Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

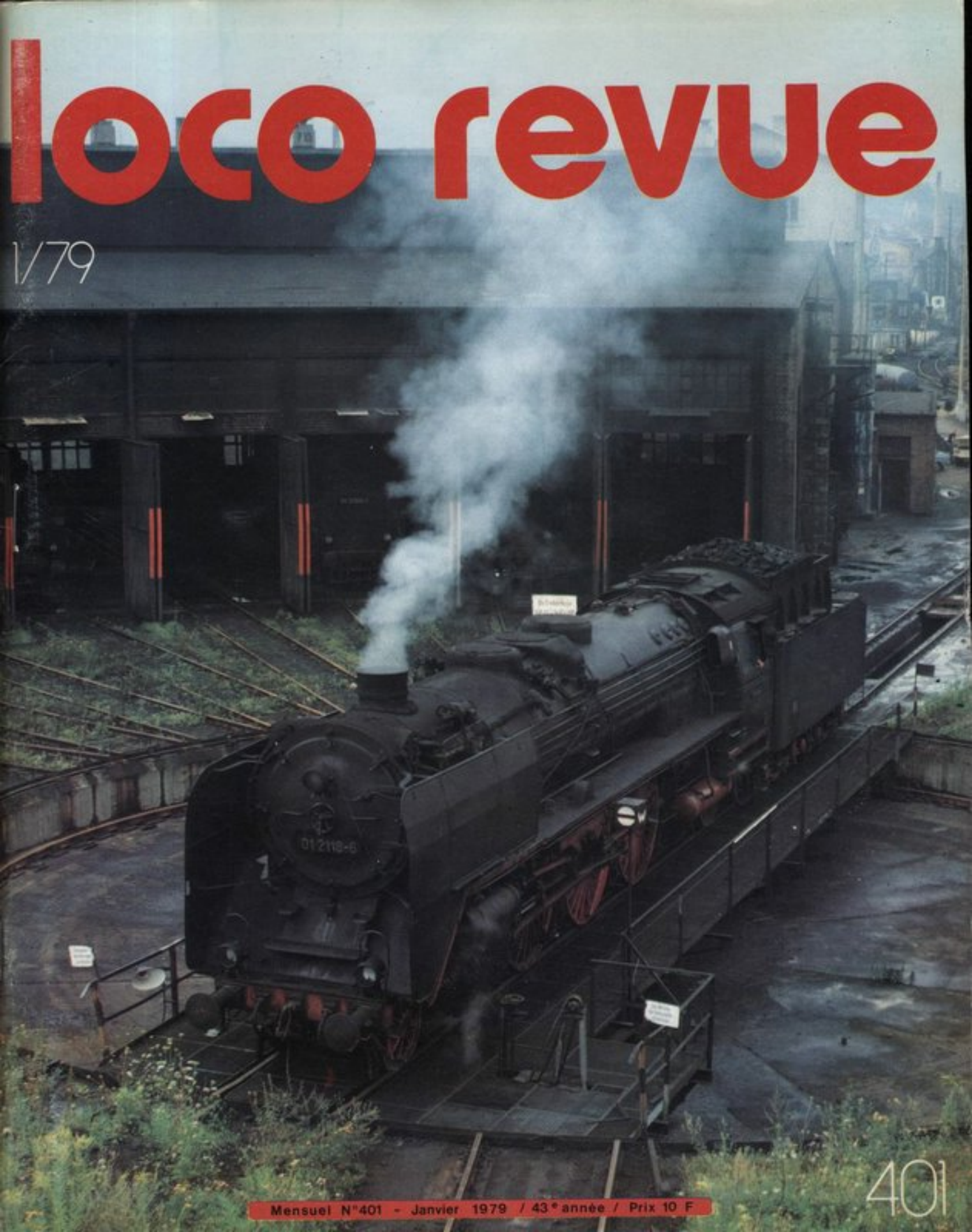
Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

loco revue

1/79



Mensuel N°401 - Janvier 1979 / 43e année / Prix 10 F

401

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 1/79

c.f. réels	**20**	coup d'œil sur la vapeur en RDA
réseau HO	**26**	réalisme et technicité sur le réseau Gilbert
construct'on 1/43	**34**	un modèle de classe inhabituelle : la 1-241.A-SNCF de Guy Boileau (2e partie)
modélisme	**32**	la page du N
le décor du réseau	**43**	grue à combustible Bondy (2e partie)
test	**39**	Rivarossi : nouveau matériel CIWL, WR et WL, HO
	48	Roco : locomotive 230 "S10" de l'ex-DRG
model shopping	**54**	Gerard, L.G.B., Marklin, Mehanotehnika, MMM-Europolitrains, Noch, Preiser, Roco, Vollmer, Walthers
le p'an du mois au 1/87	**38**	locomotive [1] 241.A-2 à 90 de la région EST SNCF
divers		la presse étrangère, à travers les clubs (communiqués), des livres et des revues, petites annonces, à travers les clubs (liste annuelle).

COUVERTURE :

Au dépôt des Pacific de Dresde, une machine de la série 01-2000. Construites dans les années 1934/35 et demeurées depuis dans leur état d'origine, ces locomotives ont circulé jusqu'à fin septembre 77 entre Berlin et Dresde remorquant quotidiennement des express internationaux à 110/120 km/h... (12.8.77)

cliché Geoffrey Nickson

Fondateur : Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean-Lucien FOURNEREAU

Avec la collaboration de :
Pierre CHENEVEZ, Xavier JACQUET, Clive LAMMING, Jehan-Hubert LAVIE, Marcel LE GUAY, René LE GUELLEC, Francis MARX.

ADMINISTRATION - REDACTION PUBLICITE - VENTE :

Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous ***Tél.- (97) 24.01.65.***

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.
Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :

Le numéro France : 10.- F (sauf spéciaux)
étranger : 13.- F
L'abonnement France : 95.- F - étranger : 125.- F

L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P: 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Pour la Suisse : HORNSTEIN - Gotthelfstr. 7, C.P. 169, CH-4054 Bâle

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

COUP D'OEIL SUR LA VAPEUR EN R.D.A.

geoffrey nickson

g. nickson

L'Europe de l'Est offre encore actuellement un champ de découvertes des plus intéressants à l'amateur vaporiste qui ne dispose ni du temps ni des moyens pour entreprendre de lointains voyages outre-mer.

L'ensemble des Etats socialistes utilise en effet la traction vapeur, dans des proportions variables selon les pays.

Parmi ceux-ci, il en est un qui devrait retenir plus particulièrement l'attention de l'amateur français, en raison tant de sa proximité géographique que du relatif libéralisme dont font preuve ses autorités à l'égard des photographes ferroviaires : il s'agit de la République Démocratique Allemande.

A quelques heures de Paris, la R.D.A. possède pour quelque temps encore un riche échantillonnage de locomotives de types divers, depuis les splendides Pacific de la série 01-0500 à voie normale jusqu'aux petites 040. T à voie de 0,60 m de la ligne Weisswasser-Bad Muskau.

Cet article ne prétend nullement être exhaustif et reflète simplement un voyage vers quelques-uns des centres vapeur les plus intéressants.

Quelques remarques d'ordre pratique

Comme dans la plupart des pays du monde, les prises de vues ferroviaires restent soumises, en RDA, à l'accord préalable de l'administration exploitant (DR), sous la forme d'une autorisation écrite.

On constate pourtant « sur le terrain » des différences assez sensibles :

— En matière de lignes à voie étroite, la photographie est presque totalement libre, l'ensemble du réseau étant considéré par les autorités comme « touristique » (ce faisant, les Allemands de l'Est semblent avoir oublié le rôle éminemment stratégique joué jadis par le « Meusien » dans la résistance de Verdun).

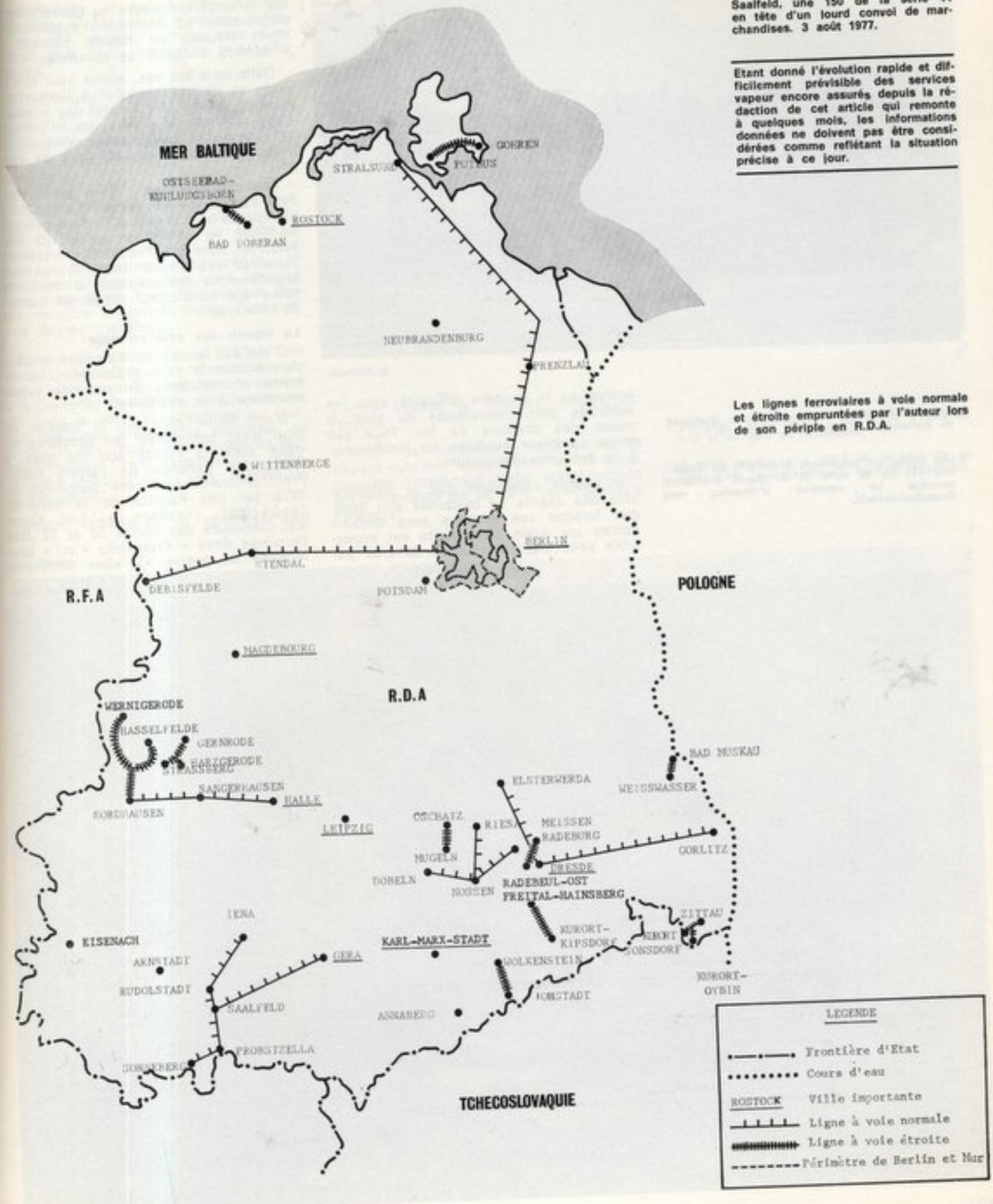
Le seul cas où la prudence (voire l'abstention) soit de rigueur, concerne la section de la ligne Nordhausen-Wernigerode qui longe la frontière de la République Fédérale.

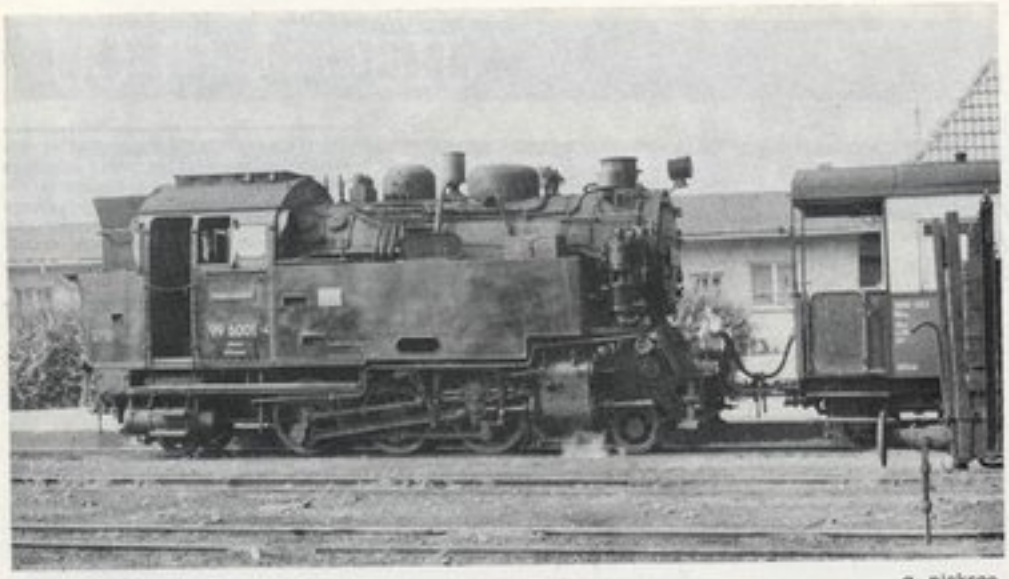
— La situation sur le réseau à voie normale est plus confuse. Nous n'avons

1 Le long de la Saale, entre Iéna et Saalfeld, une 150 de la série 44 en tête d'un lourd convoi de marchandises. 3 août 1977.

Etant donné l'évolution rapide et difficilement prévisible des services vapeur encore assurés depuis la rédaction de cet article qui remonte à quelques mois, les informations données ne doivent pas être considérées comme reflétant la situation précise à ce jour.

Les lignes ferroviaires à voie normale et étroite empruntées par l'auteur lors de son périple en R.D.A.





2 g. nickson

2 La 131.T 99 6001-4 vient d'arriver à Gernrode en provenance d'Alexisbad. 7 août 1977.

3 Une image qui appartient désormais au passé : une 141 de la série 65 du dépôt d'Arnstadt emmène un omnibus d'Ilmenau vers Grossbreitenbach.

jamais eu la moindre difficulté avec les autorités gouvernementales ou avec la police des chemins de fer. Tous ces corps semblent habitués ou indifférents à la présence d'amateurs.

Il semble cependant que la photographie des dépôts de machines soit interdite lorsque ces derniers sont visibles depuis les quais. Leur visite est impossible sans une autorisation délivrée par les services de presse du gouvernement, autorisation au demeurant systématiquement refusée en raison, paraît-il, du « nombre excessif de demandes » !

Dans tous les cas, mieux vaut être en règle et ne pas chercher à finasser car si vous pensez être à l'abri des représentants officiels de l'ordre, un milicien en civil peut fort bien vous appréhender et exiger l'ouverture au jour de votre appareil !

Zones frontalières : Nous avons constaté l'existence de zones interdites aux abords de la frontière avec la République Fédérale, en particulier au sud de Saalfeld, la ligne de Probstzella traversant l'une de ces zones. Leurs limites sont signalées par des panneaux d'interdiction noirs sur fond blanc situés en bordure de chaussée.

La vapeur sur voie normale

C'est sur la voie normale que la situation évolue le plus rapidement, les retraits et mutations de machines ayant tendance à se multiplier.

D'une façon générale, la traction vapeur s'est concentrée ces dernières années dans la moitié sud du pays, à l'exception toutefois de l'artère Berlin-Prenzlau-Stralsund, encore parcourue en 1978 par des Pacifics de la série 03 (ex-03-1000), chauffées au fuel. Quant aux Décapods des séries 50 et 52 (ces dernières dites « Kriegsloks » ou « locomotives de guerre »), elles demeurent

3 g. nickson

omniprésentes et seront très vraisemblablement les dernières machines à être retirées du service, comme cela s'est produit pour leurs consœurs ouest-allemandes.

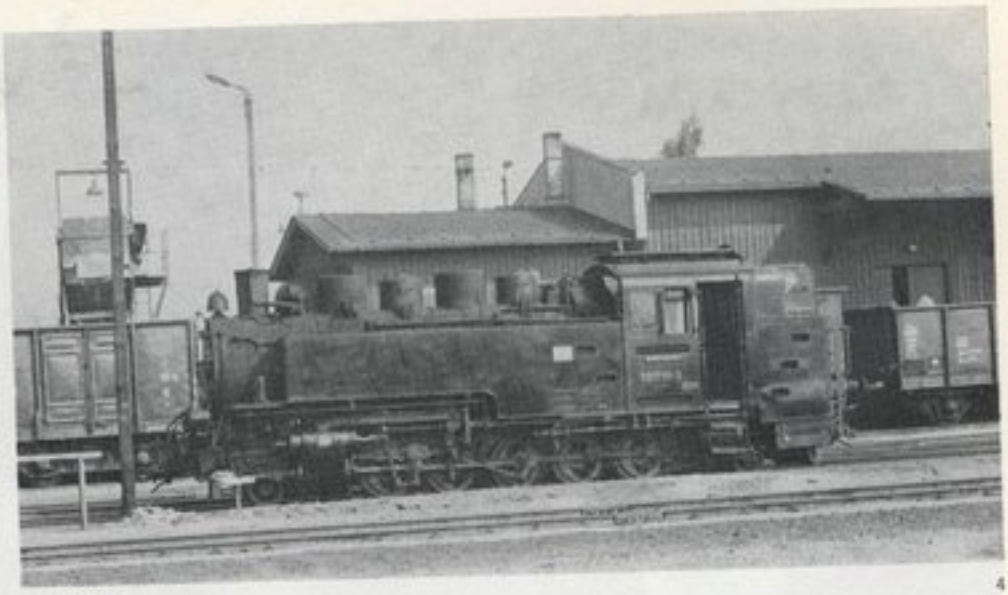
Actuellement, le principal « point chaud » en RDA est incontestablement Saalfeld, centre vapeur que l'amateur aura tout intérêt à découvrir en priorité, surtout s'il ne dispose que de quelques jours.

Les amateurs de Pacific seront servis, car plusieurs machines de la série 01-0500 figurent à l'effectif du dépôt de Saalfeld. Véritables lévriers du rail, ces superbes locomotives semi-carénées et chauffées au fuel roulent vers Iéna et Gera, remorquant tant des express que des omnibus et parfois même des convois de marchandises.

C'est également autour de Saalfeld que circulent les dernières locomotives-tender à voie normale encore en service à la Deutsche Reichsbahn, les puissantes 151 T de la série 95, chauffées au fuel. Ces machines assurent la remorque de la totalité des trains, tant voyageurs que marchandises, vers Probstzella (gare-frontière avec la RFA, vers Nuremberg et Sonneberg)

Quatre Mikado de la série 41 sont encore basées à Saalfeld, garées en réserve.

Enfin, de nombreuses 150 série 50 roulent sur les lignes d'Iéna et de Gera, écoulant l'important trafic marchandises en provenance de et vers la République Fédérale.



g. nickson

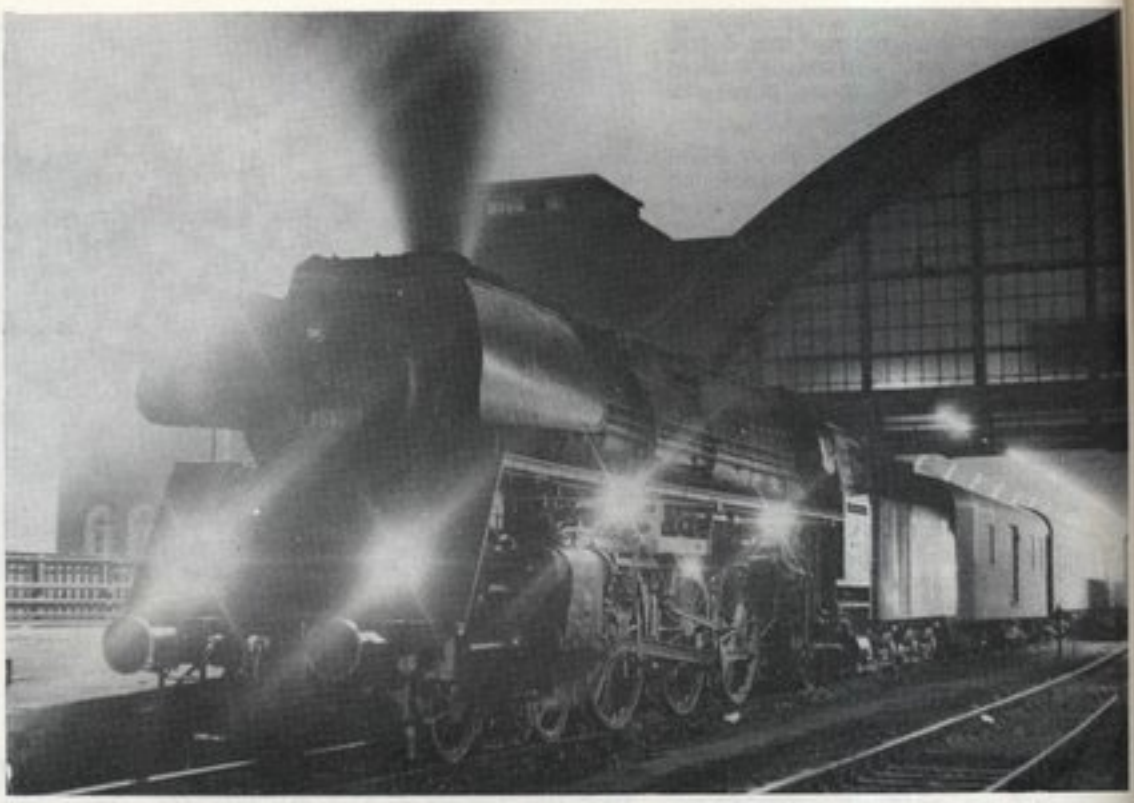
4

4 Véritable "mille pattes", une 151.T à voie de 0,75 m en gare de Schonfeld.

5 A toute vapeur, une 151.T de la série 95 en tête d'un "marchandises" Saalfeld-Probstzella.

5

g. nickson



Service de nuit avec la Pacific 01 15 14-7

d. seret

En dehors de Saalfeld, et sous réserve de changements avant la date de parution de cet article, la traction vapeur à voie normale est surtout présente dans les régions suivantes :

Région de Dresde :

— vers Görlitz (150 série 52) et Elsterwerda,

— autour de Nossen (150 série 58), vers Meissen, Döbeln et Riesa.

Région de Halle :

— vers Sangerhausen et Nordhausen (150 série 44).

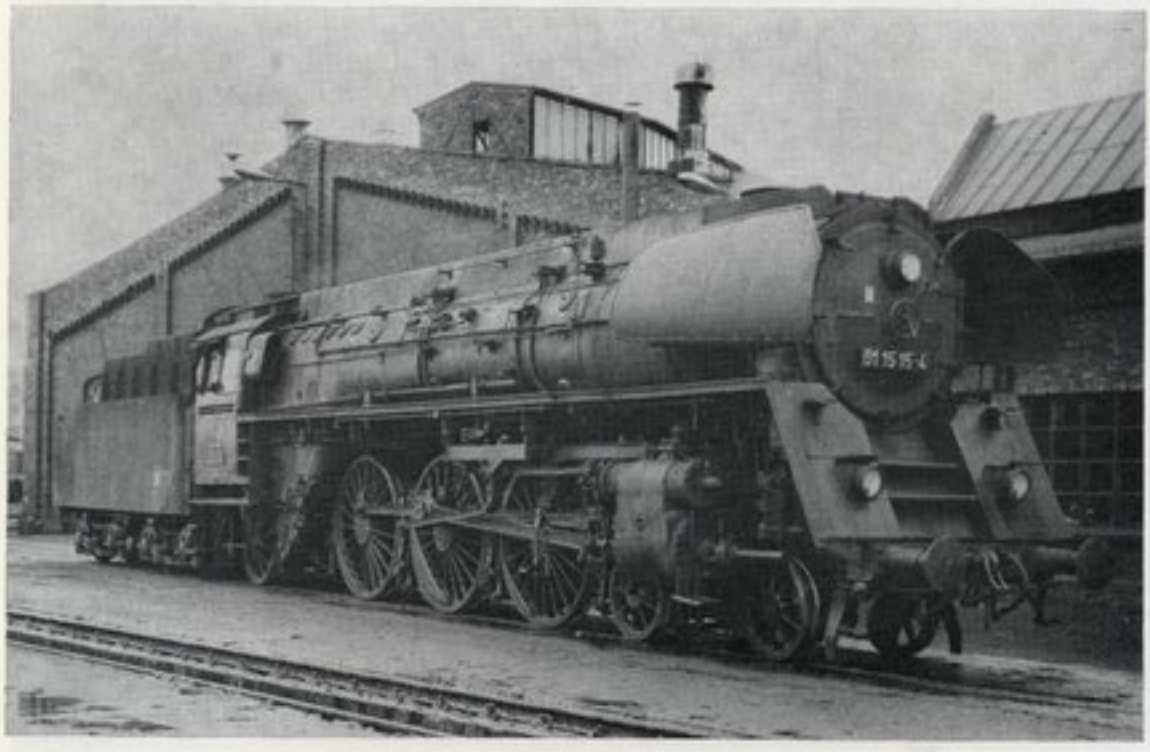
Région de Magdebourg :

— autour de Stendal, vers Oebisfelde et Berlin (150 séries 50 et 52).

Il s'agit là pour l'essentiel de service marchandises, bien qu'en service de pointe quelques mouvements voyageurs étaient encore assurés vapeur, notamment entre Döbeln et Riesa.

La vapeur sur voie étroite

L'amateur de voie étroite sera comblé par une visite en RDA, et ce pour plusieurs raisons : les lignes exploitées en traction vapeur sont nombreuses, dispersées dans tout le pays et traversent des paysages fort variés, depuis les côtes de la Baltique jusqu'aux forêts et reliefs quasi-Vosgiens de la région du Harz. Des séries variées de machines y circulent.



La Pacific 01 15 15-4 au dépôt de Berlin-Ostbahnhof.

d. seret

Le réseau à voie étroite de la Deutsche ichsbahn ne comprend pas moins de atre écartements différents (1 m, 0 m, 0,75 m et 0,60 m) et d'après s renseignements que nous avons pu tenir, la vapeur devrait se maintenir moins jusqu'en 1980-82 sur la plupart s lignes voire 1990 (!) sur certaines entre elles. En effet une 151 T de la rie 99-0244, chauffée au charbon, a fait bjet d'une conversion à la chauffe au el et il est probable que d'autres maines suivront. Il paraît douteux qu'une lle transformation soit entreprise si la peur devait être supprimée dans un venir proche, d'autant plus que les lines « secondaires » jouent un rôle véri- ble de service public en RDA. Ce pays emble peu pressé en effet d'imiter la éplorable pratique occidentale consistant sacrifier au « dieu autocar » de floris- ants réseaux à voie étroite. Bien au ontraire : la Deutsche Reichsbahn procède actuellement au raccordement de la ligne Alexisbad-Strassberg à la ligne Nordhausen-Hasselfelde. Prolonger des lignes métriques en 1977-78., qui dit mieux ?

Voici, du nord au sud, les lignes à voie étroite exploitées en traction vapeur :

Côte de la Baltique :

— Ligne de Bad-Doberan à Ostseebad-Kühlungsborn (0,90 m). La traction y est assurée par des 141 T série 99-2321 et 99-2323.

— Ligne de Putbus à Göhren. Exploitée en 040 T série 99-463 X et 99-464 X et en 140 T série 99-4801-9 et 99-4802-7, cette ligne dessert les plages très fréquentées de l'île de Rügen.

Région du Harz :

— Ligne de Nordhausen à Wernigerode (1 m) et embranchements. C'est la plus longue ligne métrique de RDA. Elle est exploitée avec des 151 T de la série 99-0244. Le dépôt principal se situe à Wernigerode.

— Ligne de Gernrode à Alexisbad, Harzgerode et Strassberg (1 m). Particulièrement pittoresque et très fréquentée en fin de semaine par les citadins avides de promenades. On peut voir jusqu'à trois trains stationner simultanément le dimanche matin à la bifurquation d'Alexisbad. Le dépôt de Gernrode compte deux Mallets 020-020 T, une 131 T et une 030 T, cette dernière constituant la réserve.

Région de Leipzig :

— Ligne d'Oschatz à Mügeln (0,75 m). Le service, exclusivement marchandises, y est assuré par des machines de type Meyer, de la série 99-15xx. Curieusement, la photographie est interdite en gare, mais autorisée en ville, en bordure de route.

g. nickson

Ambiance dominicale à la bifurcation d'Alexisbad. La Mallet 020-020 T N° 5906-5 vient d'arriver de Gernrode.

Région de Cottbus :

— Ligne de Weisswasser à Bad Muskau (0,60 m). Exploitée avec des 040 T DFB, cette ligne a pour particularité de longer la frontière germano-polonaise.

Région de Karl-Marx-Stadt :

— Ligne de Wolkensteir à Jöhstadt (0,75 m), exploitée avec des machines de type Meyer de la série 99-1590. Dépôt à Jöhstadt.

Région de Dresde :

Les trois lignes situées dans cette région sont du même écartement (0,75 m) et utilisent le même type de machines, de modernes 151 T de la série 99-1771 à 1794, construites en 1951-53 et chauffées au lignite.

— Ligne de Radebeul-Ost à Radeburg : son point de départ se situant dans la grande banlieue de Dresde, cette ligne présente l'originalité de croiser à niveau, à la sortie de Radebeul, une ligne de tramway interurbain. Il y a là matière à cliché original pour l'amateur patient. Le dépôt de Radebeul-Ost abrite une 020-020 Meyer 99-539 utilisée pour la remorque de trains spéciaux.

— Ligne de Freital-Hainsberg à Kurort-Kipsdorf. Dépôt à Freital-Hainsberg.

— Ligne de Zittau à Kurort-Jonsdorf et à Kurort-Oybin. Manœuvres à Zittau assurées par la 040 T 99-4532-0.

On peut enfin signaler aux amateurs de navettes industrielles la présence en gare de Schönfeld, près d'Annaberg, d'une 151 T à voie de 0,75 m qui assure quotidiennement vers 14 h la desserte d'une papeterie située en contrebas de la ligne à voie normale.

La RDA ferroviaire semble s'ouvrir de plus en plus aux amateurs occidentaux. La preuve en est fournie par la mise en place, depuis 1976, d'un nouveau voyage organisé dénommé « Tour E » et spécialement destiné aux amis des chemins de fer. Ce circuit de cinq jours permet de découvrir certaines lignes à voie étroite ainsi que des réseaux de jardin à grande échelle.

Il s'agit là d'une louable initiative de la part des services touristiques de la RDA, mais il est permis de souhaiter que cette attitude intelligente s'étende à l'ensemble des autorités est-allemandes. Ainsi peut-être, l'accès aux dépôts de locomotives deviendra-t-il plus aisé aux photographes amateurs.

fiches documentaires loco-revue

La 53e série, est disponible, elle comprend les fiches documentaires suivantes :

— deux fiches couleurs : Coloris des CC 14100 - Composition des trains 4087, 4086, 4089, 4088 (rame réversible Paris-Tours-Poitiers).

— Dix fiches noir et blanc : 140 H (avec tableau exhaustif de l'évolution du marquage, de leur origine à la rénumérotation SNCF de 1947) BB 9300, CC 14100 (réédition avec illustrations de ces machines dans leur livrée actuelle), BB 60001 des CFD (cette locomotive diesel, peu connue des amateurs, a été durant plusieurs années louée à la SNCF), autorails et remorques Floirat XFL 5006/5007, 5700, XR 9001, XR 9300 aux vivants. Hes **O** 16. Tombereau à bogies type USA 1918, Eaklmo **9** 31. (autocars sur rails), B11 métallique Est 32/39. Couvert pour petits animaux vivants. Hes **O** 16. Tombereau à bogies type USA 1918, Eaklmo **9** 31.

Son prix sera de 12 F, franco 14 F.

Les prochains fascicules seront annoncés dès leur parution dans Loco-Revue et seront mis en vente aussitôt chez les détaillants spécialisés.

LA PAGE DU N

1/160

m. grannec

Il y a quelques années, dans les numéros 358, 359, 361 et 362 de « Loco-Revue », M. Lacoste dressait une liste exhaustive des reproductions de matériel SNCF disponibles dans le commerce spécialisé à l'échelle du 1/160.

Cette étude très complète constituait d'une part une amorce de catalogue du « N » SNCF et d'autre part un répertoire d'idées intéressantes quant aux possibilités de transformation de matériels étrangers, DB ou autres, en reproductions de matériels français.

Une évolution favorable malgré quelques fausses notes

Quelques nouveautés sont apparues depuis la liste évoquée ou nous sont promises dans un avenir proche pour le plus grand plaisir des « N » istes.

- La très réussie BB 15000 en deux versions de chez « Fleischmann » (voir test dans LR n° 383 de mai 1977).
- La non moins réussie voiture A^4 OCEM à rivets apparents de chez « Dynam » (voir test dans LR n° 396 de juillet-août 1978).
- Les voitures B^{11} et A^7 de chez « Fleischmann » aux bogies tout à fait conformes mais dont la caisse ne correspond à rien hormis la décoration (voir LR n° 364 de septembre 1975). A noter que depuis peu la voiture A^7 possède vraiment neuf compartiments au lieu des onze du départ.
- La voiture B^9 UIC type Y * de chez « Arnold », annoncée à tort sur le catalogue comme une A^4 B^5. La caisse est réussie (longueur exacte), mais malheureusement les teintes délavées n'ont vraiment rien de commun avec la réalité et les bogies sont totalement faux ! Quel dommage de ne pouvoir marier la caisse « Arnold » avec les bogies et la décoration « Fleischmann », cela ferait pourtant un modèle très apprécié.
- La 150.Y SNCF de chez « Minitrix ».
- La voiture A^9 VSE décoration corail de chez « Minitrix ».

Il s'agit dans les deux derniers cas de redécorations de matériel déjà existant, ce qui n'enlève d'ailleurs rien à leur importance.

Une reproduction qui serait rentable

La voiture A^9u VSE doit intéresser tous les modélistes et nous aimerions que cette reproduction ne soit que le premier maillon d'une gamme future comprenant au moins les A^{10}tu et B^{10}tu type VTU 75. Ce sont les voitures actuellement les plus connues de la SNCF et les plus rentables du point de vue réalisation de moule : une caisse unique pour deux décorations, et pour diminuer les investissements il serait possible de se servir des bogies de la VSE après modifications ; ajoutons qu'au prix d'une légère complication du moule (empreinte supplémentaire), la série pourrait être augmentée de la voiture-bar B^9rtux.

Mais tout ceci reste du domaine des espoirs, car le nombre de reproductions valables est toujours très limité et il est encore impossible de faire rouler sur un réseau en « N » des rames homogènes et réalistes ; c'est d'autant plus regrettable que cette échelle permet justement l'évolution de rames complètes sur une surface finalement assez restreinte.

Cet état de fait s'explique bien entendu par l'extrême prudence des constructeurs vis-à-vis d'un marché qui pour beaucoup de raisons est loin d'être aussi florissant qu'il pourrait et devrait être.

Pourtant les efforts des fabricants en matière de qualité de reproduction font que le « N » n'a plus rien à envier actuellement aux autres échelles, nous pensons qu'il est même parfois en avance : qualités de l'attelage par exemple.

Des difficultés, pourquoi ?

Tout est réuni pour intéresser les amateurs. En Allemagne d'ailleurs, cette échelle est très bien accueillie, il suffit de regarder les vitrines des détaillants pour en être convaincu. En France, malheureusement, quelques problèmes importants viennent ternir ce tableau :

- Le refus du seul fabricant français d'investir dans ce type de matériel.
- Les prix souvent très élevés. Bien plus qu'en Allemagne, toutes choses égales par ailleurs.
- Le refus des détaillants français de présenter cette échelle aux clients potentiels. Bien sûr nous ne pouvons leur jeter la pierre car un stock complet coûte très cher et ne peut s'amortir que par des ventes substantielles. Mais est-ce bien nécessaire de posséder un stock complet ? A notre avis, non ; mais il est nécessaire de jouer franc jeu et proposer le choix des échelles au client au départ, quitte à faire des commandes spéciales en « N » afin de satisfaire, par la suite et au fur et à mesure, les amateurs intéressés. Nous ne sommes pas des enfants gâtés qui exigeons tout, tout de suite, une petite attente peut même parfois ajouter au plaisir d'acheter !
- Le manque de choix dont nous avons déjà parlé.

Nous nous retrouvons face à un cercle vicieux : le manque de choix entraîne à cause des prix élevés un manque de clients qui donne raison aux détaillants de bouder le « N » et de faire croire aux fabriquants qu'en France, contrairement aux autres pays, le 1/160 n'est pas rentable.

Pourtant nous pensons qu'il y a en France un marché important à développer et ceci sans diminuer la part réservée aux autres échelles ; en effet, celles-ci, par la taille même des ensembles réalisables, peuvent désintéresser du train miniature une clientèle potentielle limitée par la place, qui oubliera par nécessité son attirance pour ce volet du modélisme.

A ces gens-là, modélistes potentiels, il faudrait faire connaître le 1/160 et proposer bien sûr un éventail suffisant de reproductions SNCF.

Le premier volet de cette action est du ressort des détaillants, le deuxième du ressort des fabricants. Ah ! si « Jouef » sortait en « N » une réplique de son programme « HO » !...

Des possibilités immédiates

Pourtant des possibilités existent de réaliser, aux moindres frais, quelques reproductions de matériel SNCF :

- Par une simple décoration nouvelle :
  - — livrée TEN valable pour la voiture T2 référence n° 8114 de Fleischmann et la voiture MU référence n° 2686 de Rivarossi-N ;
  - — création de la 1re classe et mixte 2e/fourgon à partir de la voiture d'omnibus type modernisé Est, références 3023, 3024 ou 3025 de « Minitrix » ;
  - — décoration SNCF des voitures ex-DR de chez « Arnold », références n° 3320 connues en France sous le surnom de « Vincennes » et circulant encore à l'heure actuelle sur le réseau du Sud-Est, région de Marseille ;

* Les B^9 UIC sont d'anciennes A^9 : transformations en cours, il y en aura de plus en plus.

décoration SNCF des voitures de 2e classe, de 1re classe et fourgon ex-DR à deux essieux, références nos 8060, 8061 et 8062 de chez « Fleischmann » ;

décoration « européenne », rouge à bande blanche de la voiture A9 VSE de chez « Minitrix » ;

décoration SNCF, roues et tablier noirs, de la nouvelle locomotive référence n° 7094 que Fleischmann doit sortir en nouveauté 1978. Cette loco-tender a été présente sur les régions Est, Sud-Est et Nord. Voir « Les locomotives à vapeur de la SNCF, région Est » du regretté M. Gillot.

prix d'une modification du moule et ne nouvelle décoration de la BB 000 de « Fleischmann » :

BB 7200,

BB 22200,

les nouvelles BB 15000 (15051 - 15065), en ne respectant pas l'agrandissement des cabines, cela permettrait à notre avis de rentabiliser l'outillage mis en place.

licitons « Minitrix » d'avoir ressorti me de voitures d'omnibus type mo- isé Est et la BB 20006 référence 2934. mage qu'elle ne se soit pas transée entre temps en BB 8100 ! Félicitégalement « Arnold » pour sa 7107.

l'amateur devenait constructeur

s possibilités de transformation de riel par l'amateur sont extrêmement reuses et la gamme s'étale du plus le au plus complexe. Il n'y a vraiment e seule limite : le prix de la transation.

est dommage que les grandes firmes endent pas leurs pièces détachées. ter un wagon complet pour récupérer ement les bogies n'est pas à la e de la majorité des modélistes. sûr il est compréhensible que par « une grande firme » refuse de re des bogies pour que l'amateur nonte sur une caisse « d'une marque urrente » ou vice-versa ; c'est néans fort attristant, car en définitive tout onde y gagnerait y compris les fabri-

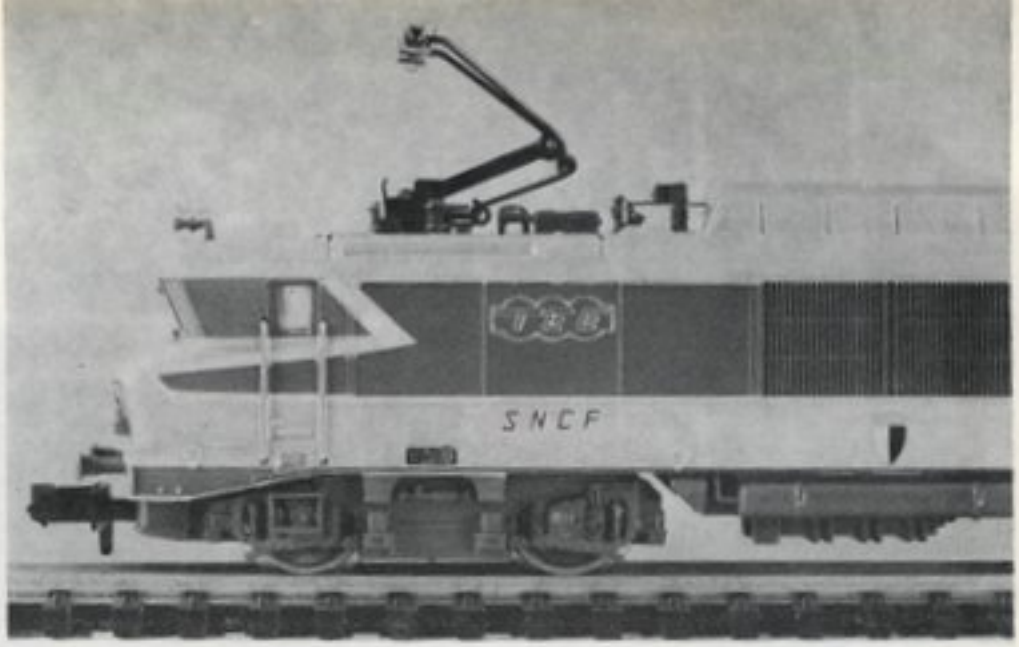
attendant les rames « Corail » et à ts apparents »... nous allons essayer, noindres frais, de vous faire réaliser rame homogène intermédiaire, c'est- en livrée vert et gris selon la toute ère présentation de la SNCF.

nsemble ne sera pas trop coûteux fficile à réaliser, car hormis les voi- de 1re classe UIC de chez « Arnold » on remplacera les bogies et dont on la peinture, le reste des voitures tiré de modèles de chez « Lima » :

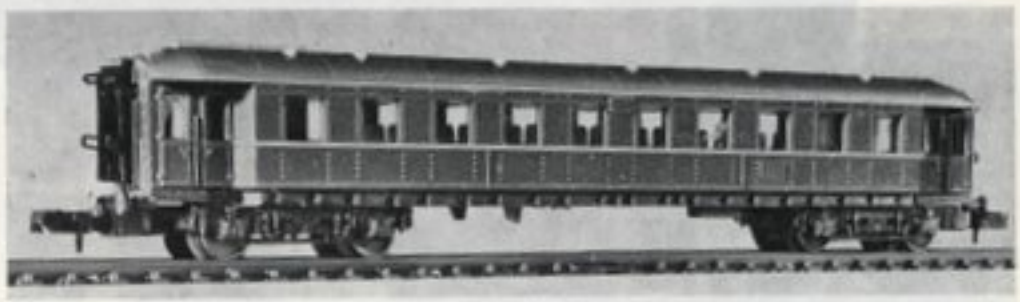
A9 inox pour obtenir des voitures DEV B10.

Voiture cinéma pour le fourgon Dd's.

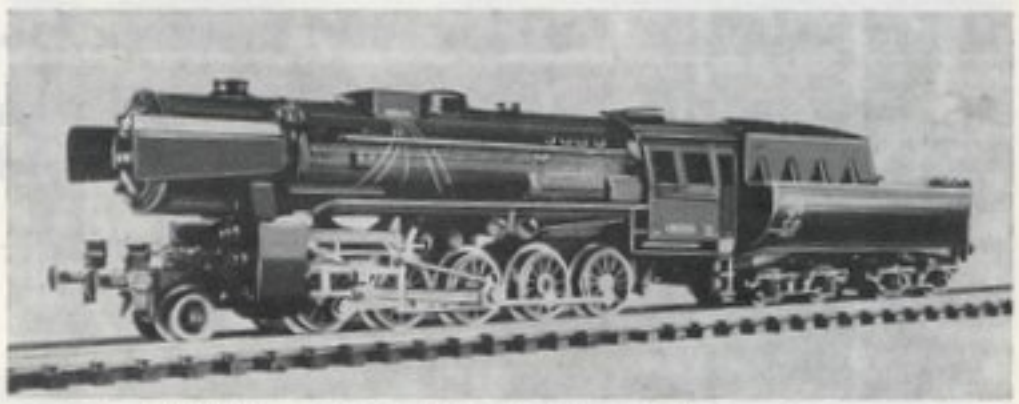
(A suivre.)



FLEISCHMANN : BB 15000 SNCF en livrée TEE, réf. 7361

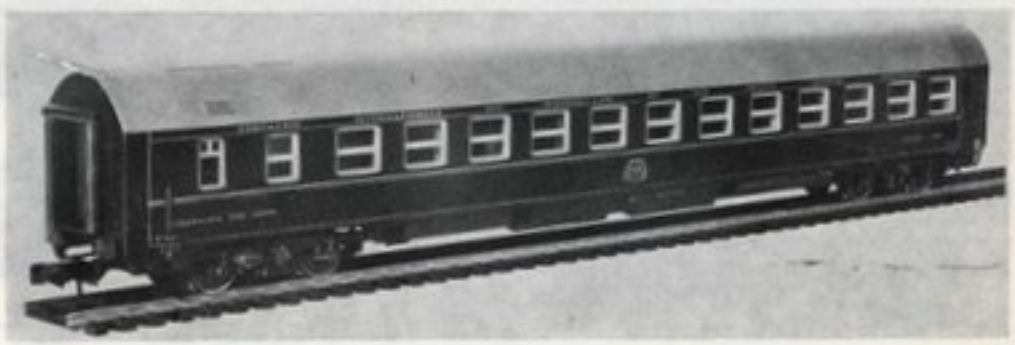


ARNOLD-rapido : Voiture de 2e classe pour trains de banlieue, type Vincennes ex-DR, réf. 3320.



MINITRIX : Locomotive pour trains de marchandises lourds, 150.Y SNCF, réf. 2083.

ATLAS-RIVAROSSI : Voiture CIWL type MU, réf. 2686.



Un modèle de classe inhabituelle :

1 **241.A 26**
région EST SNCF
par g. boileau
échelle 1/43.5

lr/fr. marx

"trucs" de construction...

(Suite, voir également loco revue N° 400)

la 1-241.A SNCF de Guy Boileau

La chaudière

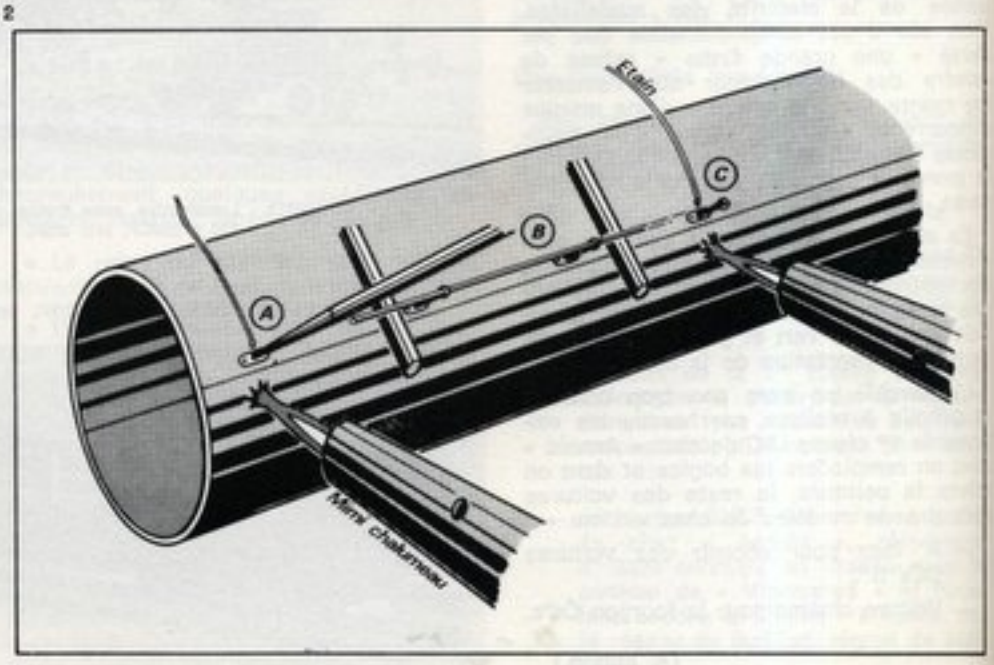
La chaudière est tirée d'un tube laiton de diamètre adéquat (44 mm). Le foyer est en tôle de 0,5 mm. La partie arrière est mise en forme (angles arrondis) et soudée bout à bout aux parties latérales et supérieure de celui-ci. L'avant du foyer (partie basse et partie supérieure) est en tôle de 1,5 mm. Après soudure « copieuse », les angles ont été limés afin de figurer l'arrondi qu'il aurait été difficile de réaliser par développement ou emboutissage. Le tablier, en tôle de 0,5 mm, est fixé à la chaudière par l'intermédiaire de tiges de laiton (rond de 1 mm). Il est bordé par du méplat de 1 mm × 2 mm.

Quelques détails particuliers appellent un développement.

Les supports de mains courantes (fig. 3)

Ils sont réalisés à partir de fil laiton de 0,5 mm et mis en forme de « goupille », à la pince, autour d'un foret de 0,5 mm, 0,6 mm, 0,8 mm, 1 mm, etc. Des trous de

2



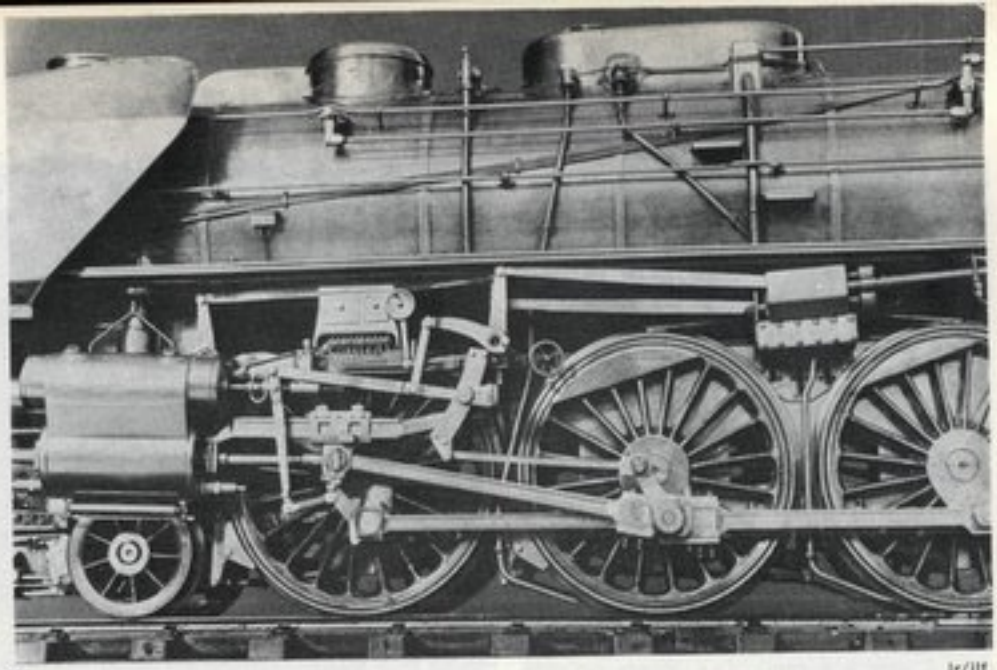
0,5 mm sont percés sur la chaudière après traçage. Les embases de 1 mm de largeur sont découpées par bandes complètes de tôle de 0,3 mm d'épaisseur (bande de 2,5 mm de largeur, avec au dos trois traçages à l'outil à rainurer). Traçages latéraux pour les rivets de fixation et traçage central pour le trou où passera le support proprement dit. Former trois rangs de rivets. Le rivet central servira d'avant-trou. Percées à 0,5 mm, ces embases minuscules seront découpées à la scie d'horloger. Un trait de scie suffit et l'embase sera terminée à la lime aiguille fine. Elle est mise en place par soudure au chalumeau. Une pointe en inox passée dans le trou de l'embase, en correspondance avec le trou de la chaudière, mettra et, surtout, maintiendra cette pièce en bonne place. L'embase et la tôle de chaudière seront repercées ensuite à 0,8 mm. Il serait impossible de percer cette pièce en une seule fois à ce diamètre. Une fois soudée tout va bien. Les supports sont mis en place et soudés à leur tour. Ils seront réglés en hauteur à l'aide de cales adéquates. A cet effet, un fil d'inox dressé (de 0,7 mm par exemple pour des supports de 0,8 mm) sera passé dans tous les supports mis en place. Ceux-ci devront serrer légèrement dans leurs perçages. Les cales seront glissées entre le fil inox et la chaudière, tous les supports bien en ligne et, les cales enlevées, le fil pourra être retiré facilement et les soudures effectuées.

Les tubulures fines de chaudière

Les « tubes » qui courent tout au long de la chaudière posent un problème de dressage. Ils doivent rester parfaitement accolés et tendus. Ils sont représentés par du fil laiton dressé de 0,4 mm. Quatre de ces fils courent de part et d'autre de la chaudière, de la cabine jusqu'aux cylindres. Ils seront soudés sur le dessus de foyer dans la cabine, bien serrés ensemble. Les brides de fixation sont faites à partir de fil de 0,4 mm écrasé. Des trous de 0,5 mm sont percés aux emplacements prévus de part et d'autre du faisceau de fils. Les brides sont soudées en place, soit par l'intérieur au fer à souder ou bien, lorsque c'est impossible, au chalumeau. La soudure devra couler légèrement entre les fils. La dilatation ayant allongé ces derniers, il faudra tirer légèrement dessus pour les tendre. Lorsqu'ils seront froids, ils seront « super-tendus » et parfaitement dressés. Le travail s'effectuera successivement, de la première soudure à la dernière sans jamais revenir en arrière sous peine de tout détendre. Dans le cas de soudure au chalumeau, ne pas appliquer la flamme sur les fils, ce qui les ferait fondre, mais à proximité.

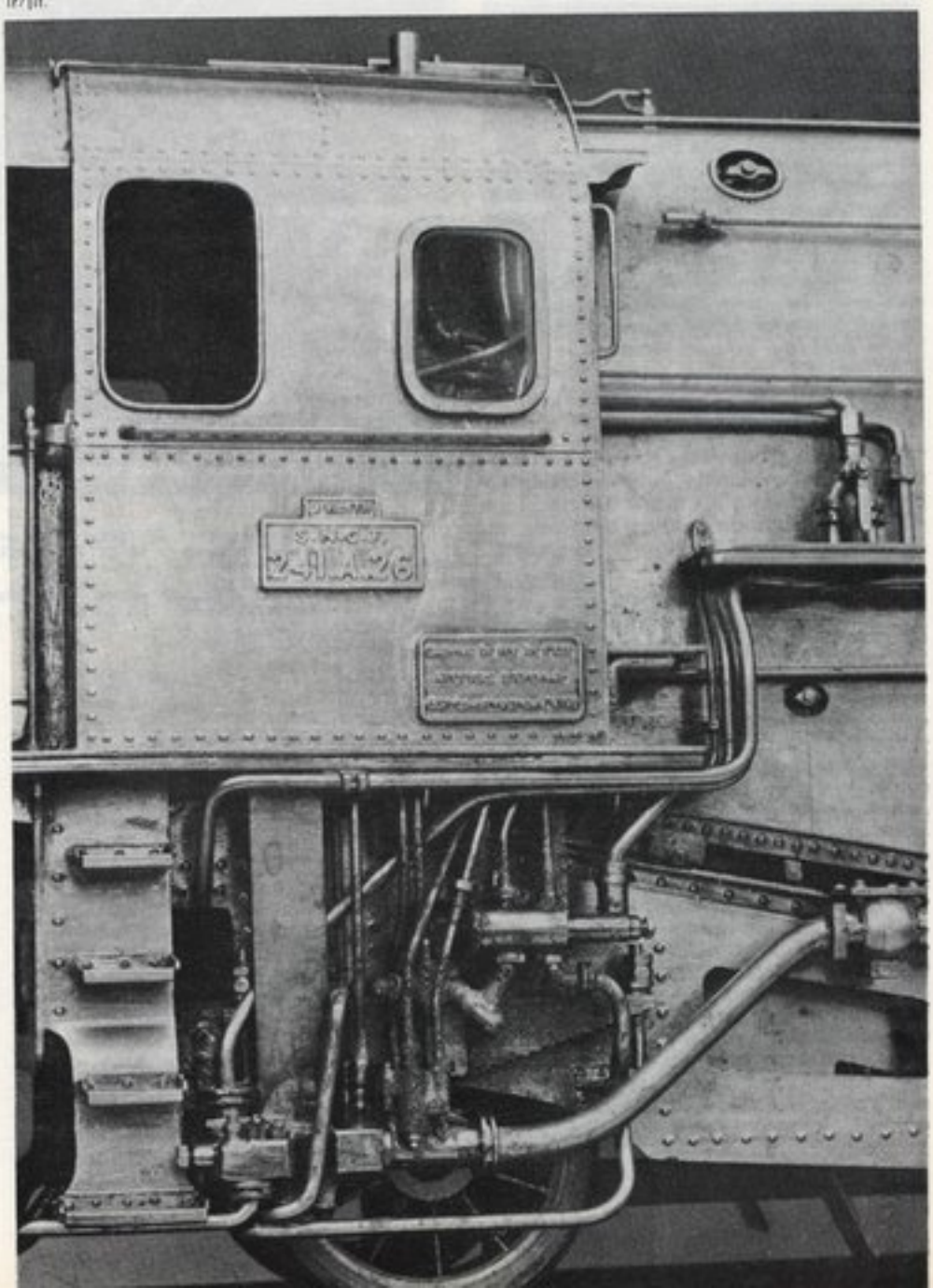
Les dômes de prise de vapeur et la sablière

J'ai dû faire une sorte de matrice afin de mettre en forme le premier dôme qui est rond, et le deuxième de forme ovale. La matrice comporte en creux la forme du dôme (mais sans l'arrondi supérieur), l'arrondi de la chaudière et le



3 lr/jlt.

lr/jlt. 4



Les injecteurs

Ils sont assemblés pièce par pièce, par vissage puis soudure des différents éléments. Il faut bien réfléchir avant d'entreprendre ces pièces complexes de façon à orienter son travail vers un usinage et un assemblage le plus simple possible.

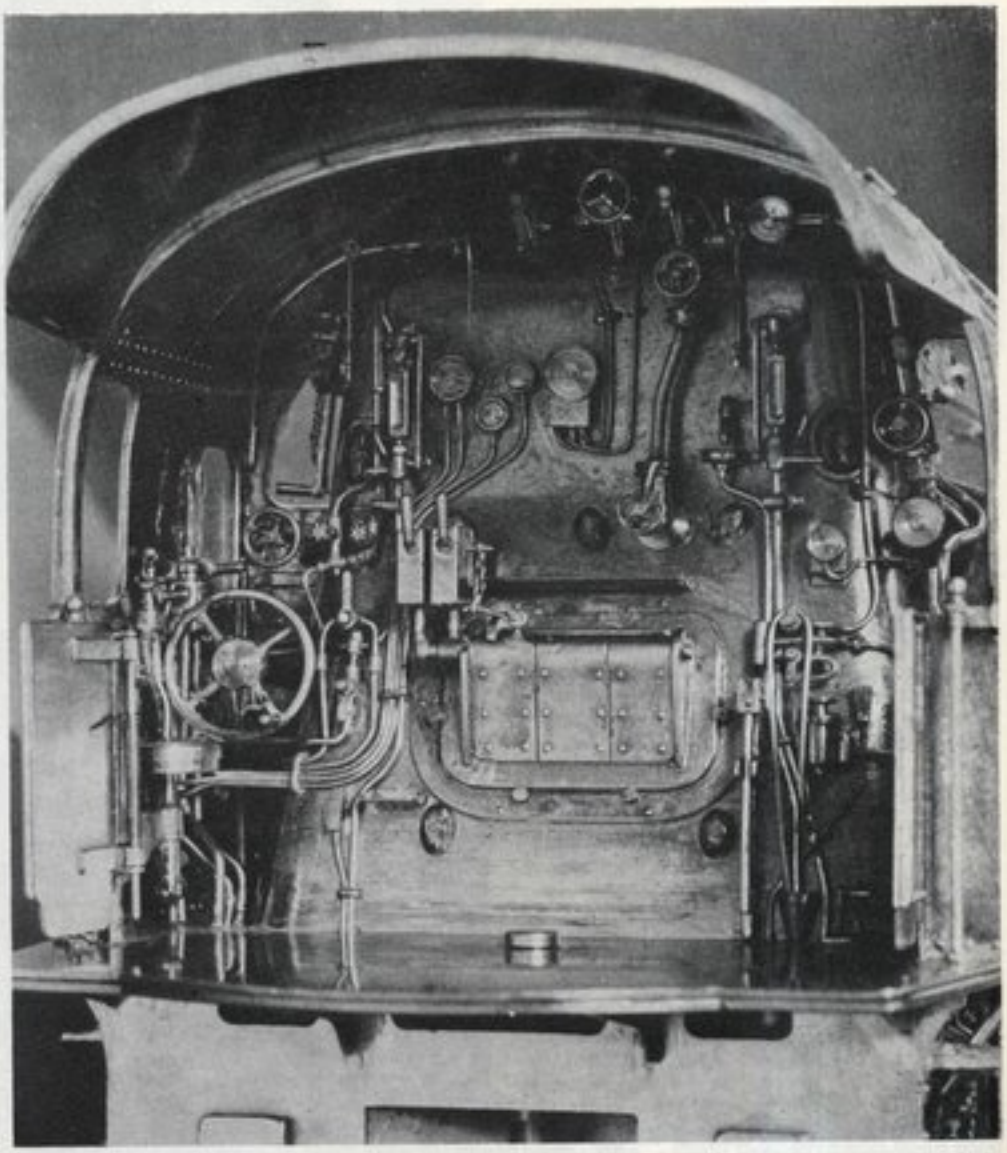
La cabine

Elle est aménagée et compte tous les organes de conduite, régulateur, porte de foyer, niveaux d'eau, manomètres, robinets et vannes diverses, qui assurent le fonctionnement de la machine réelle (fig. 6).

Les vannes sont assemblées sur le tube qu'elles sont sensées fermer. Les parties en six pans sont rapportées (rondelles diverses décolletées au tour en six pans de 1,5 mm à 4 mm). Les divers volants sont réalisés de la manière suivante : le volant est tourné au diamètre voulu ; l'épaisseur est amincie aux endroits devant comporter les rayons (formation d'un voile) et les bords arrondis à la lime douce. Le volant muni de sa tige est monté directement dans un petit mandrin à pince. Le volant percé sera soudé à l'étain sur une tige provisoire. Au moyen d'un flexible (outillage très utile) équipée d'une fraise utilisée par les dentistes, fraise cylindrique de 1 mm de diamètre, percer dans la partie amincie du volant. Former les trois ou quatre rayons nécessaires. A l'aide d'une fraise conique fine, arrondir les angles et égaliser les imperfections. Tous mes volants sont réalisés de cette façon, du plus petit, ⌀ 2 mm (fermeture de boîte à fumée de 230.D Nord en HO) au plus grand, ⌀ 10 mm (changement de marche, frein à main du tender de 241.A Est en O).

Les petites manettes plates (fig. 7), équipant les robinets, sont découpées dans de la tôle de 0,3 mm à 0,5 mm. Tout d'abord, le trou de fixation au corps de robinet est percé. La manette est découpée à l'aide d'un disque « à séparer » monté sur le flexible, puis finie à la lime douce. Ces disques sont utilisés par les dentistes. Il s'agit en quelque sorte de meules de 3 à 4/10 de millimètre d'épaisseur, 30 mm de diamètre réalisées en abrasif d'excellente qualité. Ils sont vendus par boîte de cent, 40 à 50 F, dans les magasins de fournitures dentaires. La vitesse de rotation doit être d'au moins 8 000 tr/mn. On peut également utiliser ces disques pour l'affûtage d'outils de tour spéciaux, très fins, pour le décolletage de pièces au profil tourmenté. Même les barreaux traités sont attaqués mais pas les outils au carbure. Il existe également des disques et molettes au diamant. Cependant, le travail est moins propre qu'avec les disques abrasifs car il y a arrachage du métal.

Outre les manettes ci-dessus, toutes sortes de pièces peuvent être découpées à l'aide de ces disques. Il est très important de porter des lunettes au cours de ce travail (projection de poussière de métal et d'abrasif, casse éventuelle du disque).

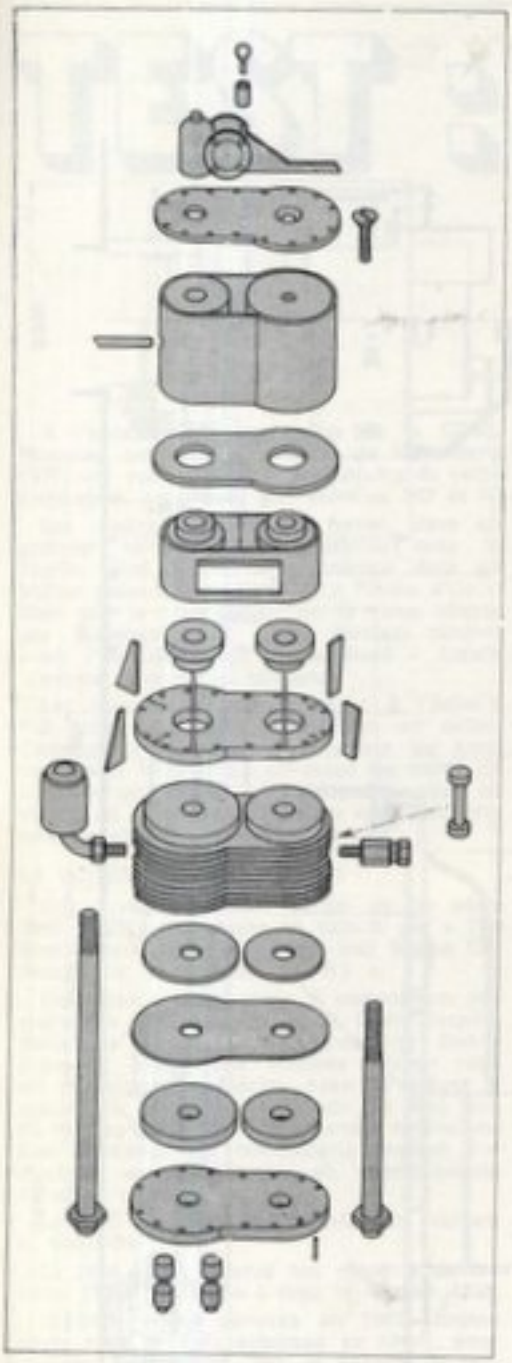


Un aménagement de cabine trompeur, par sa qualité quant à l'échelle du modèle concerné : la 241.A 1 Bolleau au 1/43 vue ici plus grand que nature !

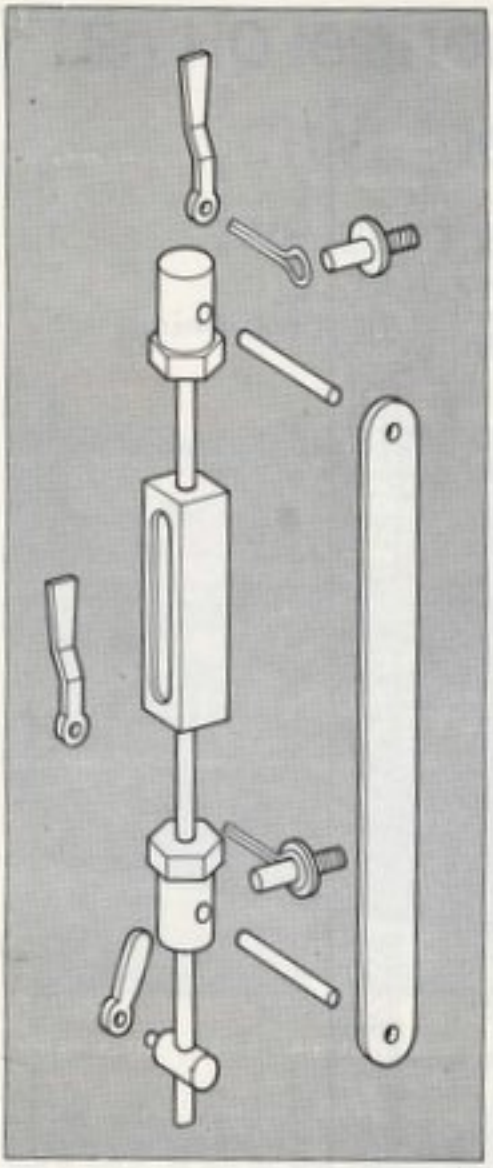
Les portillons de cabine sont plaqués au tender par de minuscules ressorts. Au centre sur le plancher, la goupille d'attelage loco-tender.

Les niveaux d'eau (fig. 8) sont faits à partir de carré de 1,5 mm, percé sur toute la longueur à 0,6 mm. Un fil de même diamètre assemble le niveau, les deux raccords en six pans de 1,5 mm et le robinet de purge. Les deux raccords sont soudés sur les embases vissées dans la plaque arrière de foyer. Les deux robinets d'isolation du niveau sont en place. Les deux robinets de frein ainsi que leurs diverses conduites ont été installés. Il y a même le Flaman, le poussoir et le sifflet de vigilance. Certains détails ne sont même plus visibles après la pose de la cabine proprement dite. Celle-ci est réalisée en tôle de 0,3 mm. Les gouttières, les cornières de toiture, les entourages de fenêtres sont rapportés. Les portillons sont articulés et maintenus ouverts par un ressort de rappel qui les plaque contre ceux du tender, fixes.

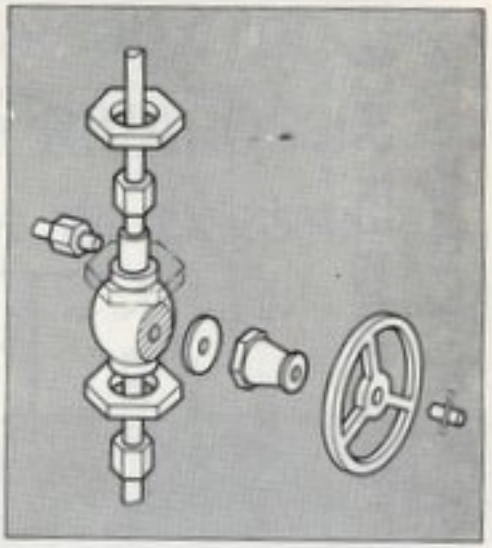
Les plaques ont été obtenues par photogravure après réduction au banc photo d'un dessin cinq fois plus grand. Le report sur laiton a été effectué par un atelier spécialisé. La gravure a été faite par mes soins dans une cuvette remplie de perchlorure dans laquelle j'ai agité pendant trente minutes ma tôle de laiton. Il faut dire que la plupart des ateliers de gravure ne traitent plus ni le cuivre ni le laiton, mais le zinc. Le report d'un cliché est toujours possible mais pas la gravure.



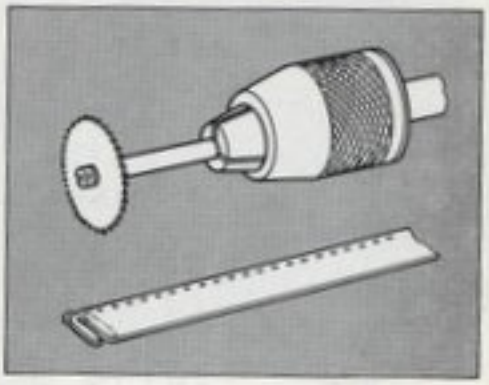
5



8



6



7 bis : **Découpe à la fraise-scie des minuscules manettes plates.**

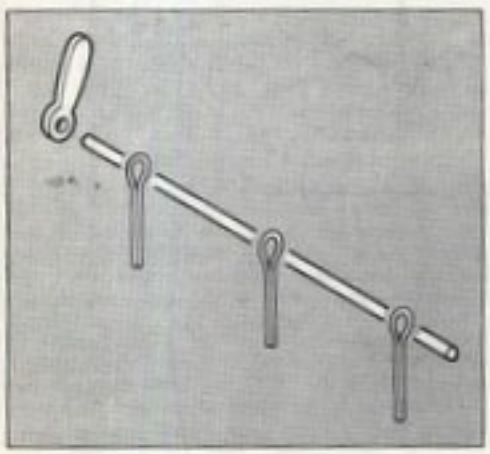
2 : **Mise en place des supports de rambarde.**

3, 4 : **Une finition qui ne craint pas le gros plan.**

5 : **Principe de réalisation de la pompe Westinghouse.**

6, 7, 8 : **Beaucoup de menues pièces sont nécessaires pour reproduire les organes de commande ou conduite : manettes plates, niveaux d'eau, vannes etc...**

7



congé de raccordement. Pour le dôme rond, un morceau de tube de diamètre adéquat, recuit, prend place dans la matrice. Une contre-matrice remplit le creux du tube. Il suffit de repousser la tôle sur l'arrondi de chaudière avec un morceau de bois dur et d'araser ensuite le surplus de métal. Pour le dôme ovale, il faut faire un développé exact en tôle de 0,3 mm, le braser à l'argent (à l'étain, la soudure ne résisterait pas). La contre-matrice sera ajustée de façon à serrer la tôle assez fortement dans la matrice afin d'éviter les plis au cours du repoussage. Deux trous seront prévus dans celle-ci afin de pouvoir dégager le tout. La mise en forme s'opère comme ci-dessus. La partie supérieure des dômes sera rapportée ensuite, d'une part pour le rond par une pièce tournée, d'autre part pour l'ovale par un morceau de tôle de 1,5 mm d'épaisseur arrondi à la lime, puis poli à l'abrasif après soudure. Le plateau démontable du dôme de vapeur (à l'arrière du dôme ovale) a été tourné puis pointé sur le diviseur (16 trous). Il a été soudé en place puis percé à 0,8 mm. Seize petits goujons pris dans du rond de 0,8 mm, arasés après soudure figurent les écrous de fixation.

La pompe à air (fig. 5)

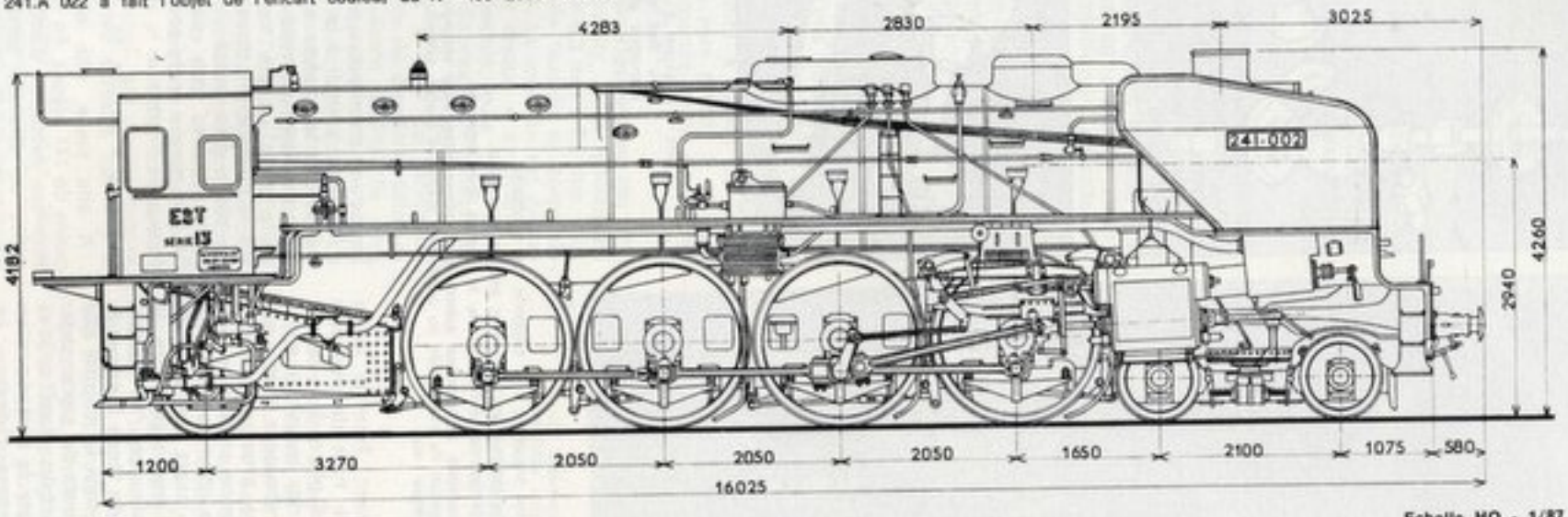
A elle seule, elle ne comporte pas moins de 141 pièces. En fait, il s'agit d'un empilage successif d'embases et de rondelles de diverses épaisseurs sur deux tiges filetées aux extrémités. Les deux cylindres vapeur ont été recouverts par une crinoline.

(à suivre : le tender)

LE PLAN DU MOIS : LOCOMOTIVE A VAPEUR 241 - A
Série 2 à 90 de la région EST SNCF

document J. Gillot

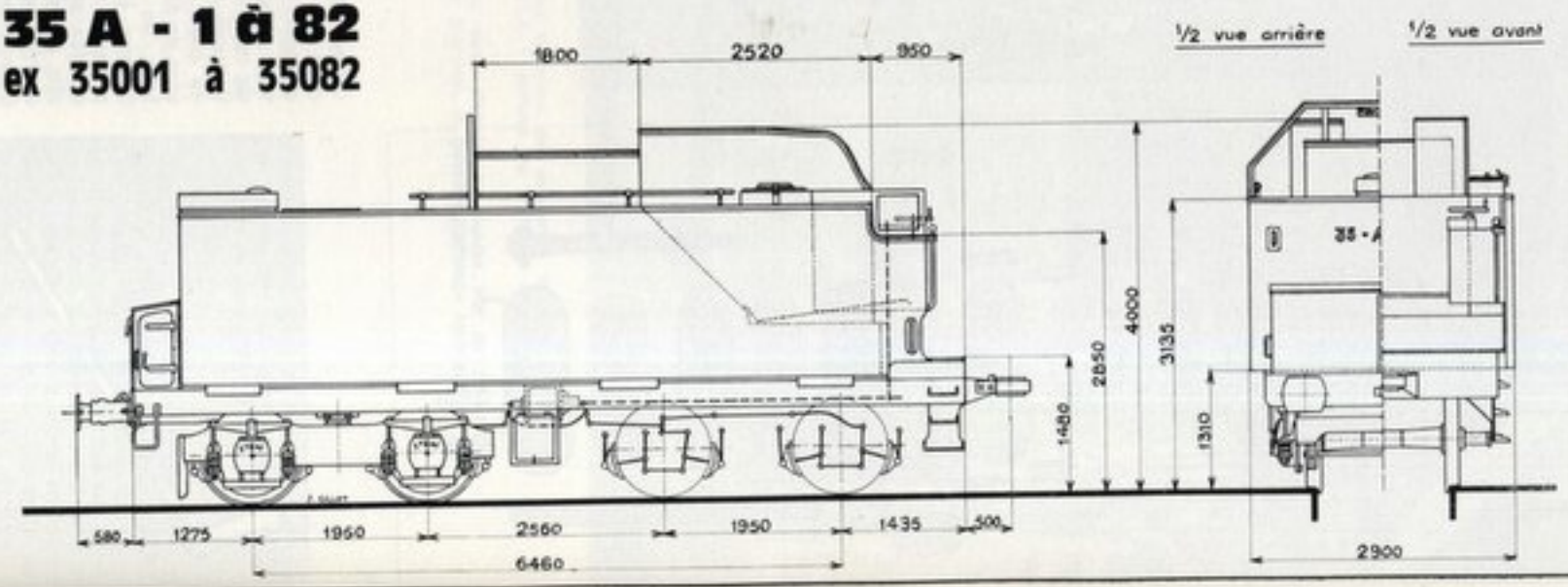
(Pour toutes caractéristiques, voir la fiche documentaire Loco-Revue N° 277/78 série 24)
La 241.A 022 a fait l'objet de l'encart couleur du N° 400 Loco-Revue.



La dernière Mountain Est, la 241.A 61, a été réformée en février 1965.

Echelle HO - 1/87

Tender EST
35 A - 1 à 82
ex 35001 à 35082



TEST :

En HO les nouveaux modèles CIWL de RIVAROSSI

WR 2871 et WL LX 3532

jehan-hubert lavie

A l'occasion du centenaire de la CIWL, Rivarossi présentait, au Salon de Nuremberg 1977, une gamme de quatre véhicules de cette compagnie, reproduits aux échelles HO et N.

Les quatre modèles HO furent, dans un premier temps, livrés ensemble avec la Pacific Nord 3-1173 de la marque dans un boîtier présentoir désigné « La Flèche d'Or », bien que la composition de la rame offerte par Rivarossi n'ait qu'un lointain rapport avec l'illustre rapide Paris Nord - Calais Maritime aujourd'hui disparu.

Les voitures-lits et restaurant à l'échelle HO sont depuis peu disponibles au détail. Connaissant la passion qui anime les amateurs pour tout ce qui concerne les trains de luxe anciens, nous n'avons pu résister au plaisir de consacrer un test à ces deux premiers modèles.

LA VOITURE RESTAURANT 2871

Cette voiture faisait partie de la série 2867 et 2881, construite en 1925-26 par « The Birmingham Railway Carriage and Wagon Co-Smethwick, Birmingham (G.-B.) ».

Destinées à entrer dans la composition des trains les plus luxueux de la CIWL (essentiellement Simplon-Orient-Express et Rome-Express), toutes ces voitures avaient reçu un aménagement spécial, avec 42 sièges à accoudoirs recouverts de cuir au lieu des 56 chaises des voitures-restaurants ordinaires. Des panneaux de marqueterie avaient été disposés sur les cloisons de séparation de certaines unités.

La 2867 a été transformée en voiture « Snack-Bar ».

La 2868 a été vendue aux chemins de fer turcs (TCDD) où elle a reçu le numéro 4452.

La 2869 a été rénovée en 1967 (bogies neufs type M 4 P, éclairage au néon), pour assurer, à partir de 1969, le service de restauration **sur le parcours italien** du train rapide « Le Palatino » (« carozza-ristorante, classée en queue de la rame au départ de Roma-Termini).

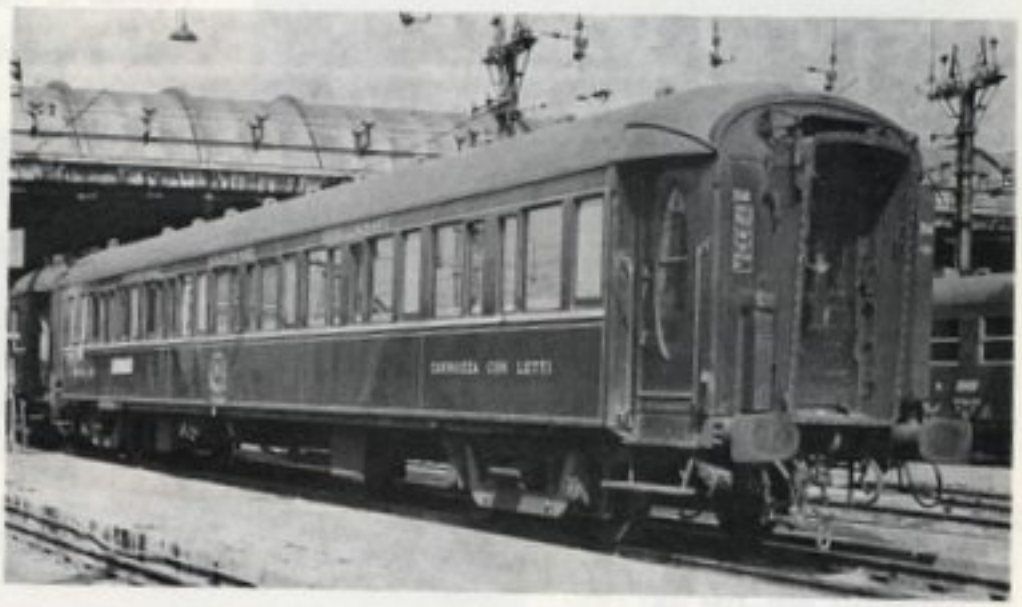
La 2871 (modèle Rivarossi) comportait... 56 sièges ! (l'exception qui confirme la règle...).

Les 2872, 2874, 2876, 2877 ont été vendues aux TCDD où elles ont reçu respectivement les numéros : 4453, 4454, 4455 et 4456.

La 2878 a été vendue à SSG en 1963.

La 2881 était la voiture-restaurant du train présidentiel français. Du type 42 places, elle pouvait accueillir une grande table de 22 convives. Puis, affectée au parc italien comme plusieurs autres voitures que nous n'avons pas citées dans cette liste, elle appartient aujourd'hui à l'agence Intraflug-AG de Zurich et entre dans la composition du train spécial « Nostalgie-Orient-Express », avec les voitures Pullman 4149 et 4158, et 7 voitures-lits type LX, également propriété d'Intraflug.

Les voitures-restaurants 2867 à 2881 n'étant pas affectées au parc français de la CIWL en 1962, aucune ne fit partie du lot de 114 voitures-restaurants bleues ex-CIWL rachetées par la SNCF, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'elles ne circulaient plus sur le réseau français, puisque l'auteur de ces lignes a « pointé », en juillet 1966, la voiture 2875 (parc italien), en gare de Dôle.



demoy

Voiture-lits type LX de la CIWL, N° 3541

En HO : un modèle inédit

Le choix de Rivarossi se révèle judicieux puisqu'à notre connaissance, cette série de voitures-restaurants n'avait pas fait l'objet, jusqu'à maintenant, d'une **reproduction à l'échelle HO.**

En ne reprenant que les modèles sortis sur notre marché depuis quelques années par deux firmes françaises, France-Trains propose les voitures 372 type OCEM-PL de la SNCF louée, 2840 restaurant-salon type Sud-Express, 4217 type 46 places ; le RMA, les voitures 4049 type Pullman transformé, **4271** type 52 places Breda Ferroviara de 1952.

Tous ces modèles sont d'une excellente facture, et pourront parfaitement côtoyer le WR 2871 de Rivarossi.

Cette voiture-restaurant 2871 Rivarossi est réalisée en polystyrène injecté. Elle est proposée toute montée, l'assemblage étant obtenu par encliquetage du châssis et de la caisse faisant corps avec la toiture, solution qui évite un ajourage disgracieux. Ses dimensions sont très correctes et la gravure est parfaitement réussie.

Nous avons apprécié l'excellent rendu des couvre-joints des faces, des rivets de la toiture et de l'entourage des baies finement dorés.

Précisons tout de suite que nous ne disposions, pour vérifier certains détails de ce modèle, que d'une documentation photographique, datant de 1960 et représentant la voiture 2875, sœur de la 2871 certes, mais l'histoire du matériel de la CIWL ayant été particulièrement mouvementée, il est tout à fait possible sinon probable que ces deux voitures présentaient certaines différences.

Le travail réalisé sous le châssis du modèle constitue une jolie performance. La poutre centrale typique en « arête de poisson » a été reproduite de même que les appareils de choc et de traction système Chevalier-Rey, minutieusement gravés, avec balancier compensateur, tiges de chocs et balanciers de renvoi. Le réservoir d'air, cylindre et timonerie de frein sont rapportés, ainsi que la dynamo. Les caissons et bacs de batterie sont joliment traités, mais les caissons placés à droite, sous chaque face, ne figurent pas sur nos documents photographiques.

Les bogies type PP du modèle Rivarossi correspondent, par contre, parfaitement au WR 2875 qui possédait encore en 1960, ses boîtes à huile du type d'origine. Les semelles de frein viennent exactement dans l'alignement des tables de roulement des roues.

Les mains montoires, en fil de laiton, sont rapportées de même que les monogrammes CIWL, réalisés en plastique, dont l'aspect est bon, sans toutefois atteindre la finesse et l'exactitude des monogrammes gravés par René Collard pour les modèles CIWL de France-Trains.

L'aménagement intérieur est très correct, et respecte la particularité du WR 2871, qui avait une capacité de 56 places. La décoration intérieure est à revoir.

L'équipement de la cuisine et de l'office est simplement évoqué, l'amateur pourra facilement le compléter.

Le modèle Rivarossi est fourni d'origine avec un éclairage intérieur fonctionnel. La prise de courant est effectuée par les quatre essieux. Un dispositif électrique breveté, dénommé « DIC », placé au-dessus de la cuisine, permet l'éclairage intérieur de la voiture avec une luminosité constante à partir d'une tension d'alimentation minimale d'environ 4,5 V. Deux ampoules dissimulées sur les plates-formes extrêmes alimentent de fins conduits de lumière qui illuminent les petites lampes à pied fixées sur chaque table !

Ce procédé assez séduisant ne peut malheureusement pas éviter les clignotements intempestifs lors des passages en zones de voies non alimentées.

La décoration réalisée par Rivarossi est conforme : Livrée bleu-roi avec lettres et dessins jaunes. Le marquage situé sur les longerons du châssis est très réduit (pas de numéro, ni de plaque RIC). Aucune inscription sur les dossiers.

En ligne, le WR 2871 Rivarossi se comporte parfaitement. La tenue de voie est excellente (poids du modèle : 132 g), même en courbe de 500 mm de rayon, le roulement doux et silencieux.

LA VOITURE-LITS 3532 TYPE LX

Le type LX représente les voitures-lits les plus prestigieuses de la CIWL, par le luxe et la beauté de leurs dix vastes compartiments « single » à une place : meubles d'acajou, panneaux de laque et marqueterie, décoration raffinée signée René Prou et Nelson pour les voitures construites en France, Morrisson et Maple pour celles construites en Angleterre. Leur nom reste attaché à l'un des plus illustres rapides de renommée mondiale : le « Train Bleu » dans lequel elles circulèrent durant près de trente années.

Deux séries de voitures LX furent livrées en 1928-29 :

— n° 3466 à 3495 construites par Metropolitan Cammel Carriage & Wagon Co.Ltd-Saltley, Birmingham (G.-B.),

— n° 3496 à 3555 construites par les Entreprises Industrielles Charentaises à Aytré (France).

Entre 1930 et 1955, elles ont été transformées de la façon suivante :

— Sur 53 d'entre elles, chacun des trois compartiments extrêmes reçut un second lit, ce qui permettait de loger 16 voyageurs couchés (type LX 16),

— sur les 38 unités restantes, tous les compartiments reçurent un second lit portant la capacité à 20 voyageurs couchés (type LX 20).

Toutes ces voitures sont décrites dans la fiche documentaire L.-R. 238, 20e série.

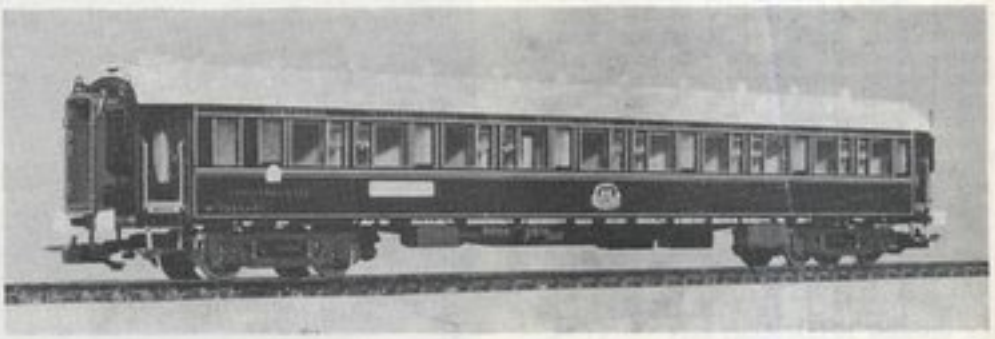
Plusieurs voitures LX disparurent par faits de guerre ; certaines réapparurent après la Libération dans la livrée rouge de la Mitropa (RDA) ; d'autres enfin, furent vendues à des administrations de chemins de fer. Les voitures restant à la CIWL furent, pour certaines d'entre elles, rénovées avec intérieur en Formica et/ou munies de bogies Minden-Deutz.

1 lr / f.l. marx

1 Rivarossi HO : Voiture restaurant 2871

2 Rivarossi HO : Voiture-lits LX 3532

lr / f.l. marx



A la suite des accords du 8 juin 1971 redéfinissant les conditions d'exploitation des voitures-lits de la CIWL, devenue en 1967 CIWLT, 45 voitures LX, alors immatriculées selon le marquage numérique UIC à 12 chiffres 51 66 06 41 entre 101 et 177, furent réparties et renumérotées de la façon suivante :

SNCF parc national : 17 unités 61 87 70 41 121 à 127 et 61 87 70 41 207 à 216 ;

parc pool : 13 unités 71 87 70 40 111 à 117 et 71 87 70 40 201 à 206.

FS parc national : 13 unités 61 83 70 41 217 à 229 ;

parc pool : 2 unités 71 83 70 40 118 et 119.

Au 1er janvier 1976, elles avaient toutes été restituées à la CIWLT : 25 unités étaient radiées et 20, mutées en Espagne.

Les voitures 3472, 3475, 3480, 3487, 3537, 3542 et 3551 ont subi une cure de jouvence et appartiennent aujourd'hui à l'agence Intraflug-AG de Zurich qui les utilise dans le train spécial « Nostalgie-Orient-Express ».

La voiture 3532 reproduite par Rivarossi avait reçu le marquage numérique UIC à 12 chiffres 51 66 06 41 158- 0 en 1969. En 1971, elle est renumérotée 61 87 70 41 123-8. Après restitution à la CIWLT en 1973, elle fut radiée dans le courant de l'année 1974.

Elle fut alors restaurée dans sa splendeur d'origine par les ateliers CIWLT de Saint-Denis, et entra au musée de Mulhouse le 22 mai 1976.

Quelques compositions de trains

C'est un sujet toujours très apprécié par les amateurs, aussi il nous a paru intéressant de donner la composition de quelques trains de luxe comportant des voitures LX.

Le premier train que nous décrivons était très célèbre avant la Seconde Guerre mondiale. Train de diplomates, d'hommes d'affaires, de banquiers et d'aristocrates voyageant dans un décor célébré par le poète Valéry Larbaud, il venait dans la lignée des grands express transcontinentaux, tels l'Orient-Express et le Simplon-Orient-Express.

LE « NORD-EXPRESS » - (1937)

WR type 56 places, Paris Nord-Berlin (Hornby).

WL type LX 16, Paris Nord-Berlin (France-Trains ou Rivarossi).

WL type LX 16, Paris Nord-Riga (France-Trains ou Rivarossi).

WL type LX 16, Paris Nord-Niegoreloje (France-Trains ou Rivarossi).

WL type S, Calais Mme-Niegoreloje (RMA).

WL type S, Ostende-Warszawa (4 fois par semaine) (RMA).

WL type S, Ostende-Bucaresti (3 fois par semaine) (RMA).

WL type Y, Paris Nord-Kobenhavn (SMCF).

En 1937, la traction était assurée, au départ de Paris Nord, par une Pacific en livrée « Chocolat » type 3.1200 (Jouef) ou 3.1100 (Rivarossi) de la Compagnie du Nord.

En 1946, le Nord-Express perdit ses voitures LX au profit des voitures-lits YT, U, F et voitures 1re classe, 2e classe et couchettes 2e classe. Puis cette relation a été scindée en deux sillons au départ de Paris : le « Nord-Express » pour Copenhague, Oslo, Stockholm, et le « Paris-Scandinavie-Express » pour Varsovie, Grossenbrode, Copenhague et voitures-lits des SZD pour Moscou.

La composition des deux trains suivants est tirée du « Livret RA » applicable au 1er juin 1958 de la Région du Sud-Est. A noter que, durant ce service d'été, le Rapide 5 de la Région Sud-Est « Simplon-Orient-Express » ne comportait pas de voitures-lits LX mais des types Z, P, U et Y, tandis que son homonyme Rapide 5 de la Région Est l' « Orient-Express » comprenait des voitures types ST, Y et U.

TRAIN RAPIDE 3 « TRAIN BLEU »

Paris Lyon (20 h) → Ventimiglia (10 h 05)
tête au départ de Paris : C 130

1 WLA type LX 16, Calais Mme-San Remo (France-Trains ou Rivarossi).

1 WLA type LX 16, Calais Mme-Ventimiglia (France-Trains ou Rivarossi).

2 WLA type LX 16, Paris Lyon-Ventimiglia (France-Trains ou Rivarossi).

1 WS bar type ex-Pullman Côte d'Azur, Paris Lyon-Ventimiglia (France-Trains).

1 WR type 46 places, Paris Lyon-Ventimiglia (France-Trains).

2 WLA type LX 16, Paris Lyon-Ventimiglia (France-Trains ou Rivarossi).

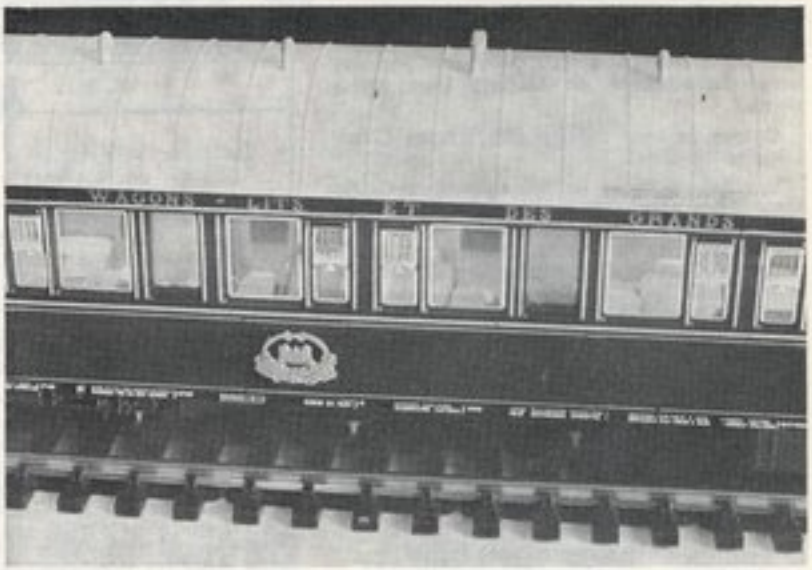
5 WLA type LX 20, Paris Lyon-Ventimiglia (France-Trains ou Rivarossi).

1 fourgon CIWL type Orient Express, Paris-Lyon-Ventimiglia (France-Trains ou Rivarossi).

Type des machines : 2D2 9100 de Paris-S.E. entre Paris et Lyon (Jouef ou RMA).

[5] 231 G de Lyon-Mouche entre Lyon et Marseille ([5] 231K Jouef).

141R (f) de Marseille entre Marseille et Ventimiglia (Jouef ou TAB).

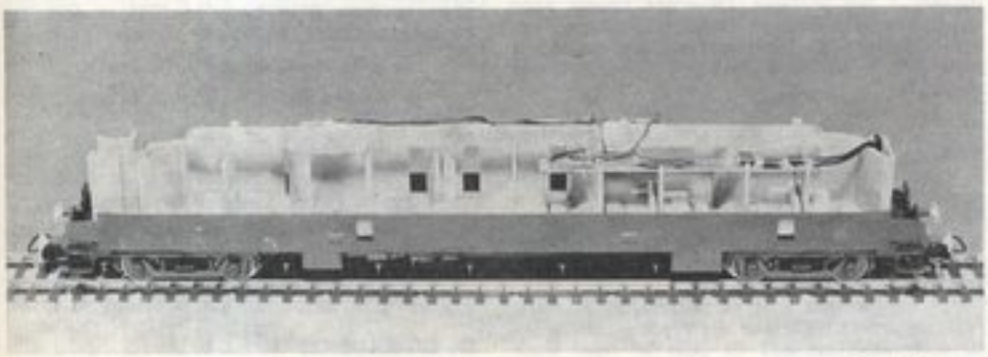


1 Ir / f.l. marx

1 On notera l'excellente qualité des cadres des baies latérales et des inscriptions sur la LX Rivarossi.

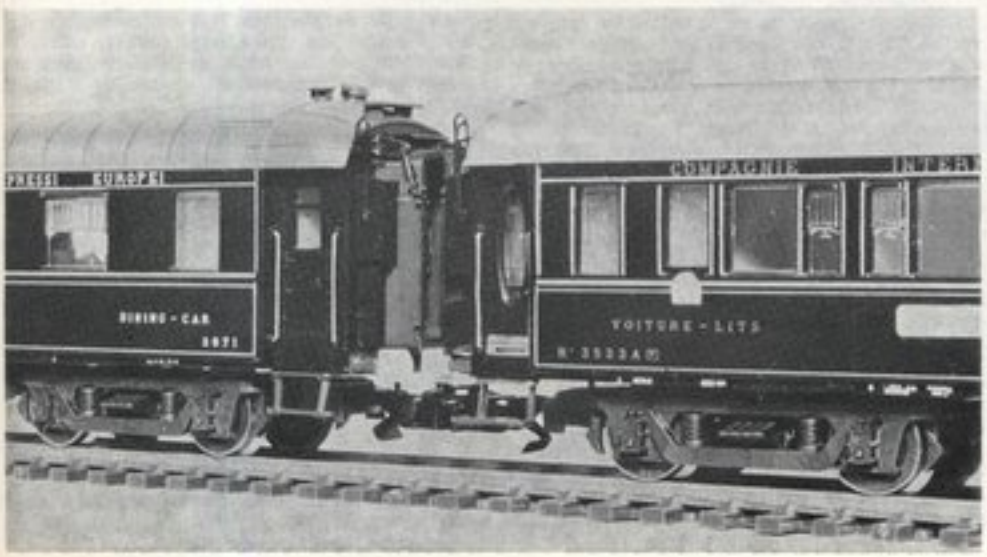
2 La LX, comme d'ailleurs le WR possèdent un aménagement intérieur complet ainsi qu'un éclairage à intensité constante.

3 L'attelage n'est pas très serré, mais les soufflets comme les bogies sont admirablement gravés.



2 Ir / f.l. marx

3 Ir / f.l. marx



Charge de train : 748 t (pour 750 t admis par les [5] 231G entre Lyon Perrache et Marseille Saint-Charles !).

Les deux voitures-lits en provenance de Calais Mme étaient acheminées jusqu'à Paris Nord par le Rapide 82 « La Flèche d'Or » remorqué par une Chapelon [2] 231E (Rivarossi), et emmenées par train de jonction JJ 82 à Paris Lyon via la petite ceinture derrière une [2] 050 TQ (TAB, Fulgurex, Métrop).

A noter que les voitures LX équipèrent le Train Bleu jusqu'en novembre 1968, et la rame supplémentaire du Train Bleu, au moins jusqu'en 1974.

TRAIN RAPIDE 7 - « ROME-EXPRESS »
Paris Lyon (19 h 50) → Modane Fve
(3 h 07-3 h 22) → Roma Termini (13 h 55)
Composition applicable du 28 juin au 12 juillet 1958.

Tête au départ de Paris : C 140, cat. 3.

1 Dqd^{3}myl métallisé PLM, Paris Lyon-Roma Termini (non reproduit).

1 (fac) WLA type LX 16, Paris Lyon-Torino (France-Trains ou Rivarossi).

1 WLA type LX 16, Paris Lyon-Firenze (France-Trains ou Rivarossi).

1 WLA type LX 16, Paris Lyon-Napoli (France-Trains ou Rivarossi).

2 WLA type LX 16, Paris Lyon-Roma Termini (France-Trains ou Rivarossi).

1 WLA type LX 16, Calais Mme-Roma Termini (France-Trains ou Rivarossi).

1 A 14/2 smyfl [2] type OCEM-FL Calais Mme-Roma-Termini (France-Trains réf. 226 transformée).

1 WR type 56 places, Paris Lyon-Chambéry (Hornby).

1 Dqd^{3}m type modernisé SE 3 ess, Paris Lyon-Chambéry (CPMR).

Type des machines : CC 7100 de Villeneuve entre Paris et Chambéry (Hornby, Lima, Jouef).

2 CC 2 3400 de Chambéry entre Chambéry et Saint-Jean-M. (non reproduite).

1 CC 1 3800 + 2 CC2 3400 de Chambéry entre Saint-Jean-M. et Modane (non reproduites).

Charge du train : 505 t (426 t entre Chambéry et Modane).

Les deux voitures en provenance de Calais Mme étaient acheminées jusqu'à Paris Nord par le Rapide 82 « La Flèche d'Or » et emmenées, via la Petite Ceinture, à Paris Lyon par le train de jonction JJ 126, derrière une [2] 050 TQ.

La voiture Rivarossi : un modèle aux grandes qualités.

Le catalogue de la firme italienne proposait déjà deux bonnes reproductions de voitures-lits :

— la 4569 type P (inox) et la 4740 type MU également disponible en livrée actuelle « Trans Euro Notte » des FS, n° VIAB 71 83 72 80 528-7.

En France, Jouef commercialise les voitures :

— WLAm 71 85 75 70 450-4 des CFF,

— WLABsm 61 80 75 71 401-3 de la DB, toutes deux type T2s en livrée TEN ;

— le RMA, la 3443 type SG20 et une voiture ST,

— France-Trains, la 587 type OCEM-PL louée SNCF, la 585 type OCEM-IRA louée SNCF, les 3040, 3045, 3329, 2735 type Z, les 3472 et 3511 type LX.

Contrairement à la voiture restaurant 2871, la voiture-lits type LX de Rivarossi vient donc en seconde position sur le marché, derrière les deux modèles France-Trains, solution qui n'est profitable ni aux amateurs, qui auraient fort justement préféré acquérir un modèle de voiture-lits non encore traitée en HO, ni au fabricant qui va devoir supporter une vente en partie limitée. La firme italienne a tout de même fait preuve d'un peu d'originalité en choisissant la voiture 3532, telle qu'elle est exposée au musée de Mulhouse.

Rivarossi a utilisé, pour son modèle de voiture-lits LX, les mêmes techniques et conceptions d'ensemble que pour la voiture-restaurant 2871 que nous venons d'étudier. A noter que les opérations de montage et de démontage s'effectuent avec une grande facilité que nous aimerions bien voir se généraliser !

Comme le prouve le tableau des dimensions comparées, le respect de l'échelle et des normes NEM est très satisfaisant. La gravure est excellente et aucun détail n'a été négligé.

Les reliefs de la caisse ne sont pas exagérés et la disposition des baies a été respectée. Le cadre des baies (certains munis de poignées d'ouverture factices !) et le châssis des aérateurs vénitiens ont été minutieusement métallisés couleur « bronze ». Les baies des compartiments situées au droit des lavabos ont une glace dépolie.

Les extrémités du véhicule ont été parfaitement traitées : les mains-montoires sont rapportées en fil de laiton et les plaques de constructeur, placées en-dessous des portes d'accès, sont peintes en couleur « cuivre ».

Tous les organes des dossiers sont joliment figurés : soutes, coffres, échelle d'accès à la toiture, passerelles (fonctionnelles !) portes et soufflets (très bien détaillés mais un peu surdimensionnés) d'intercirculation.

Sur la toiture, les couvre-joints rivetés sont exacts (plusieurs dispositions existaient en réalité), de même que les aspirateurs, très solides à l'usage, et les cheminées de la chaudière.

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

WL 3532 TYPE LX	Réelle	1/87	Rivarossi
Longueur hors tampons	23 452	269,56	268,49
Longueur de la caisse	22 200	255,17	255,40
Largeur de la caisse	2 854	32,80	33,15
Hauteur du pavillon au niveau du rail	4 005	46,03	46,51
Entraxe des pivots de bogies	16 000	183,90	181,33
Empattement des bogies	2 500	28,73	28,73
Diamètre des roues	1 054	12,11	11,73
Distance dos à dos des flancs de roues (NEM 312)		14,3 (+ 0,1)	14,19
Hauteur des boudins (NEM 314)		1 (+ 0,1)	1,08
Masse en ordre de marche	de 49 à 51,7 t		132 g

Le châssis du WL 3532 Rivarossi est identique à celui du WR 2871 (rappelons à ce sujet que France-Trains n'avait pas hésité à réaliser un châssis différent pour chacun de ses modèles CIWL !). Il correspond bien, dans l'ensemble, avec ses retraits coniques, au châssis de la voiture réelle présentée à Mulhouse, et, entre autres, aux voitures 3515, 3516, 3518, 3541. Ce qui ne veut pas dire que le châssis conçu par France-Trains, dont les coffres et consoles sont différents, est erroné puisqu'il équipait, entre autres, les voitures 3472 et 3484 réelles.

Une erreur bien visible, par contre, déjà pratiquée par le fabriquant français, a été commise par Rivarossi sur les bogies de son modèle : les voitures LX n'ont **jamais** reçu de boîtes d'essieux à huile puisqu'elles ont été équipées, dès leur construction, de bogies type PPS à boîtes à rouleaux SKF de forme arrondie.

Le WL 3532 Rivarossi est doté, d'origine, d'un éclairage intérieur fonctionnel similaire à celui de la voiture-restaurant. Les deux ampoules et le dispositif électronique « DIC » sont fixés au-dessus des compartiments, un diffuseur de lumière répartissant l'éclairage d'une façon réaliste.

Cet équipement met parfaitement en valeur l'aménagement intérieur du modèle. Dans les 10 compartiments à 1 lit (LX 10) nous trouvons : un canapé-lit en position nuit avec traversin, draps et couverture ou en position jour, un tabouret, une tablette, un meuble (très simplifié) avec lavabo.

Certaines portes de compartiments sont ouvertes ou entrebaillées. Le fauteuil de l'agent d'accompagnement est à sa place, dans le couloir. Les cloisons sont en plastique beige et devront être redécorées par l'amateur afin d'évoquer les magnifiques marqueteries de Nelson dont est pourvue la voiture 3532. De même, les canapés-lits et les tabourets, bleus sur le modèle, devraient imiter l'étoffe fleurie de couleur verte et les couvertures marrons du véhicule réel.

La voiture 3532 exposée au musée de Mulhouse a retrouvé sa splendide livrée d'origine, bleu-roi, toiture blanche, avec dessins et filets or, lettres en relief (caractères en bronze). La teinte bleu-roi du modèle Rivarossi est un peu trop foncé à notre goût, les lettres sont peintes couleur bronze tandis que les filets, un peu épais, sont jaunes.

La numérotation 3532 A P est conforme : « A » était le suffixe utilisé jusqu'en 1940 pour désigner une voiture-lit à bogies ; P signifie voiture de particulier.

Les nombreuses inscriptions du châssis sont également exactes. Par contre, le marquage des dossiers n'a pas été reproduit.

Des plaques d'itinéraires CIWL auto-collantes sont disposées dans le boîtier.

D'AUTRES MODÈLES PROCHAINEMENT DISPONIBLES EN HO ET EN N CHEZ RIVAROSSI

Deux autres modèles HO de Rivarossi seront disponibles lorsque paraîtront ces lignes :

— une voiture Pullman à 8 baies type Flèche d'Or, modèle déjà proposé en cinq numérotations différentes par le RMA,

— le fourgon 1290, du type dit Orient-Express. Ce fourgon qui en réalité circula dans le Train Bleu jusqu'en 1965, a déjà été remarquablement traité par France-Trains.

A l'échelle N, Rivarossi présente :

— la voiture Pullman 4028 à 8 baies, type Flèche d'Or,

— la voiture-lits 3543 type LX,

— la voiture-restaurant 4014 type 40 places ex-Pullman-cuisine Flèche d'Or transformé,

— le fourgon 1290 du type dit Orient-Express.

La sortie de ces quatre modèles ne va pas manquer de réjouir les amateurs du 1/160.

EN CONCLUSION

Les deux modèles Rivarossi que nous venons d'étudier offrent une excellente finition et des caractéristiques, en matière d'aménagement intérieur et d'éclairage, remarquables.

La voiture-restaurant 2871 ne manquera pas d'intéresser les modélistes ayant entrepris une collection de matériel CIWL ou désirant reproduire la composition exacte de certains grands express européens.

Quant à la voiture-lits 3532, sa livrée ancienne sera appréciée par tous ceux qui ont situé leur réseau avant 1936 ou qui désirent posséder, en modèle réduit, le matériel exposé à Mulhouse. Pour les autres, le choix sera difficile entre ce modèle et les deux voitures LX France-Trains.

Les voitures-restaurant et lits Rivarossi sont vendues sous les références 2566 et 2567, au prix de 200 F pièce. Un set, reprenant les quatre nouveaux modèles de la gamme CIWL Rivarossi, est proposé sous la référence 2936 au prix de 750 francs.

Ces prix nous paraissent élevés pour des modèles de série, même équipés d'un éclairage fonctionnel. A titre comparatif, les voitures-lits France-Trains ne coûtent qu'environ 150 francs. Celles du RMA 74 francs, et les Jouef, une trentaine de francs.

GRUE A COMBUSTIBLE « BONDY »

xavier jacquet

(voir également loco-revue N° 400)

Le châssis (planche 3).

Le châssis est réalisé intégralement en plastique sur la base d'un wagon trémie Jouef, réf. 6575, et de plaques de polystyrène d'épaisseurs 1 mm et 0,5 mm.

Les bogies rep. A sont du type Diamond. Des bogies de tenders de P8 Märklin ou Liliput conviennent parfaitement, mais ils sont malheureusement chers. Nous leur avons préféré les bogies Jouef, munis cependant de nouveaux essieux à roues de 9 mm de diamètre. Ces essieux équipent les voitures type VU 75 (Corail) et banlieue type U 2N de Jouef. Les pivots en plastique rep. B et les vis de fixation des bogies rep. C sont également récupérés.

Les volants de manœuvre rep. D peuvent aussi convenir, bien qu'un peu grands.

Le châssis est composé de trois plaques de plastique (rep. E et F, épaisseur 1 mm, rep. G épaisseur 0,5 mm), encastrées entre deux longerons rep. H (plastique épaisseur 1 mm) et deux traverses de tamponnement rep. I. Ces traverses sont réalisées à partir de profilés en H Faller dont deux demi-ailes auront été éliminées afin d'obtenir un profilé en U. Les longerons sont renforcés par deux fers en U, rep. J (profil identique aux traverses) puis complétés par les entretoises rep. K et les échelles d'accès rep. L (profilés Faller).

Un empilage de cinq rondelles de 1 et 0,5 mm d'épaisseur (rep. M) constitue la table de roulement. Cette dernière, percée en son centre, supportera la cabine. Les nervures (rep. N) seront réalisées au moyen de petits carrés plastique de 1 mm d'épaisseur.

Les pivots rep. B sont encastrés et collés au châssis (pièce rep. F). Deux secteurs de 0,5 mm d'épaisseur sont collés sous le tablier et servent d'appuis aux

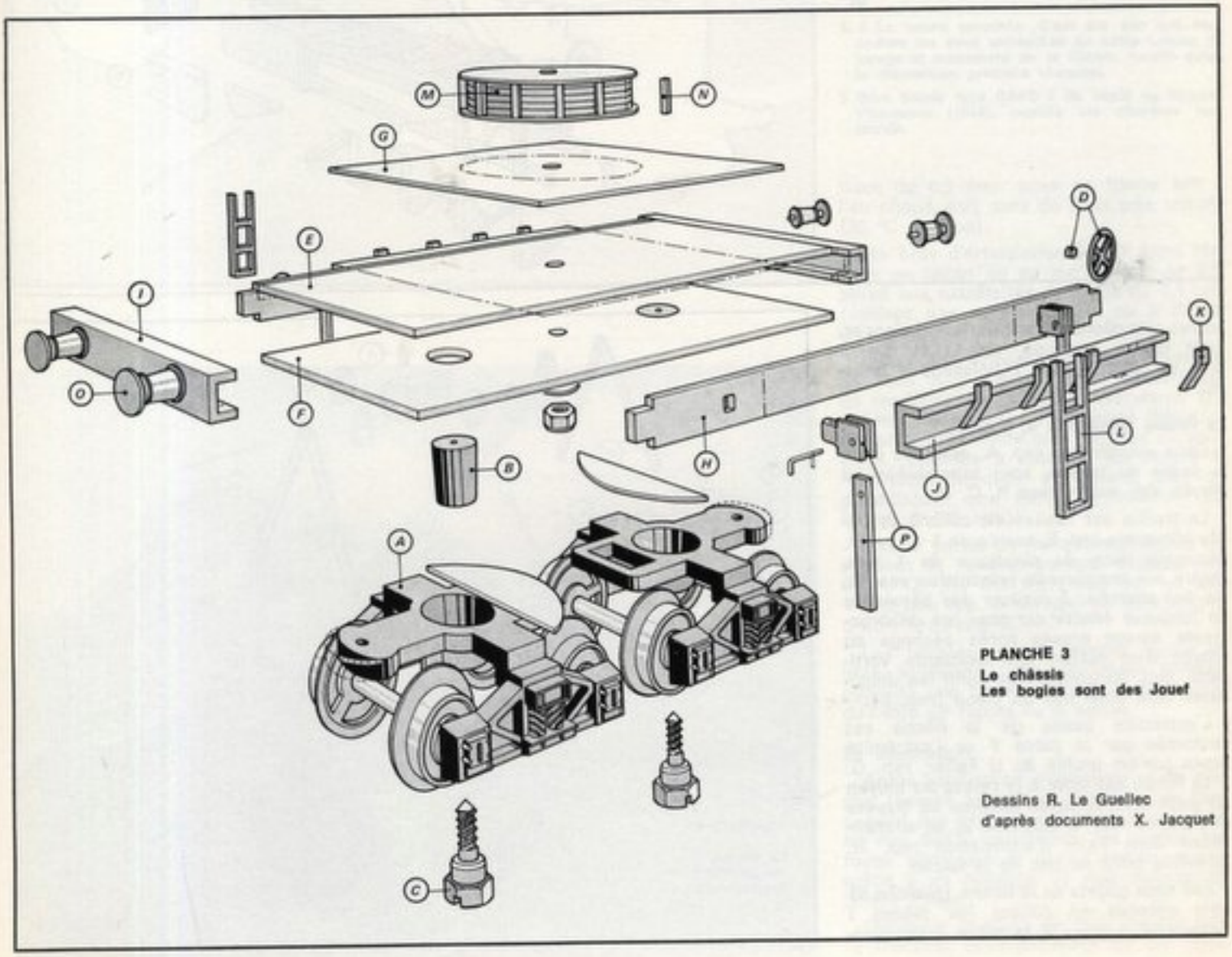
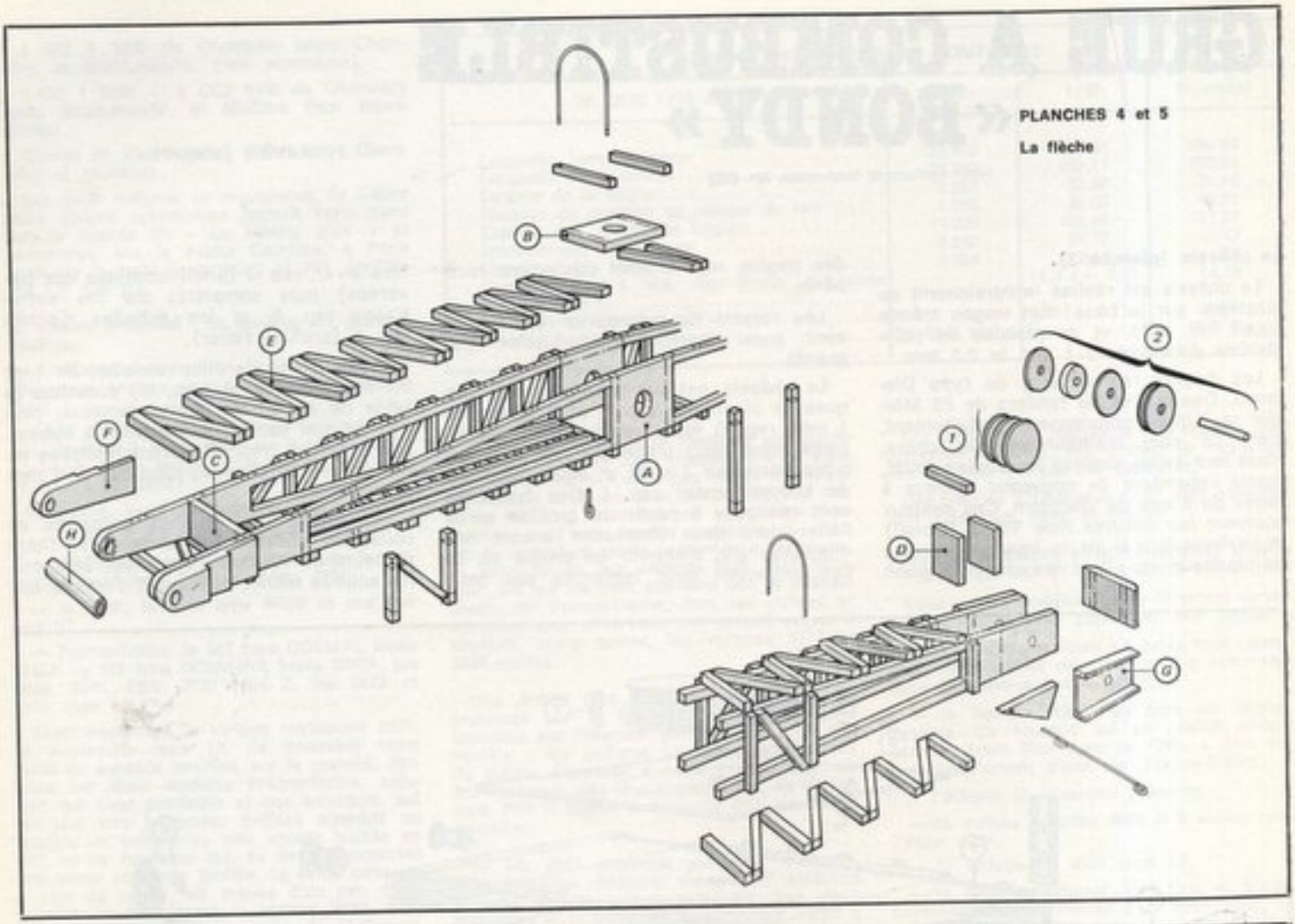


PLANCHE 3
Le châssis
Les bogies sont des Jouef

Dessins R. Le Guellec
d'après documents X. Jacquet



PLANCHES 4 et 5

La flèche

bogies, empêchant la grue de balancer. Enfin quatre tampons rep. O et quatre bras de gabarits rep. P finissent le châssis.

La flèche (planches 4, 5 et 6).

Deux membrures rep. A, ajourées dans la partie du treillis, sont assemblées au moyen des entretoises B, C, D.

Le treillis est réalisé en collant de petits bâtonnets rep. E, carrés de 1 × 1 mm, découpés dans du plastique de 1 mm, contre les membrures principales rep. A. Ne pas chercher à réaliser des bâtonnets de longueur exacte car tous les débordements seront arasés après séchage au moyen d'un cutter. Les montants verticaux, puis horizontaux et enfin les diagonales sont ainsi mis en place (rep. E).

L'extrémité basse de la flèche est renforcée par la pièce F et l'extrémité haute par un profilé en U Faller, rep. G.

La flèche est fixée à la caisse au moyen de deux demi-épingles enfilées au travers des pièces rep. G (planche 2) et emmanchées dans l'axe d'articulation rep. H, lui-même collé au bas de la flèche.

Les deux godets de la benne (planche 6) sont obtenus en collant les pièces I (épaisseur 1 mm) à la pièce J en plas-

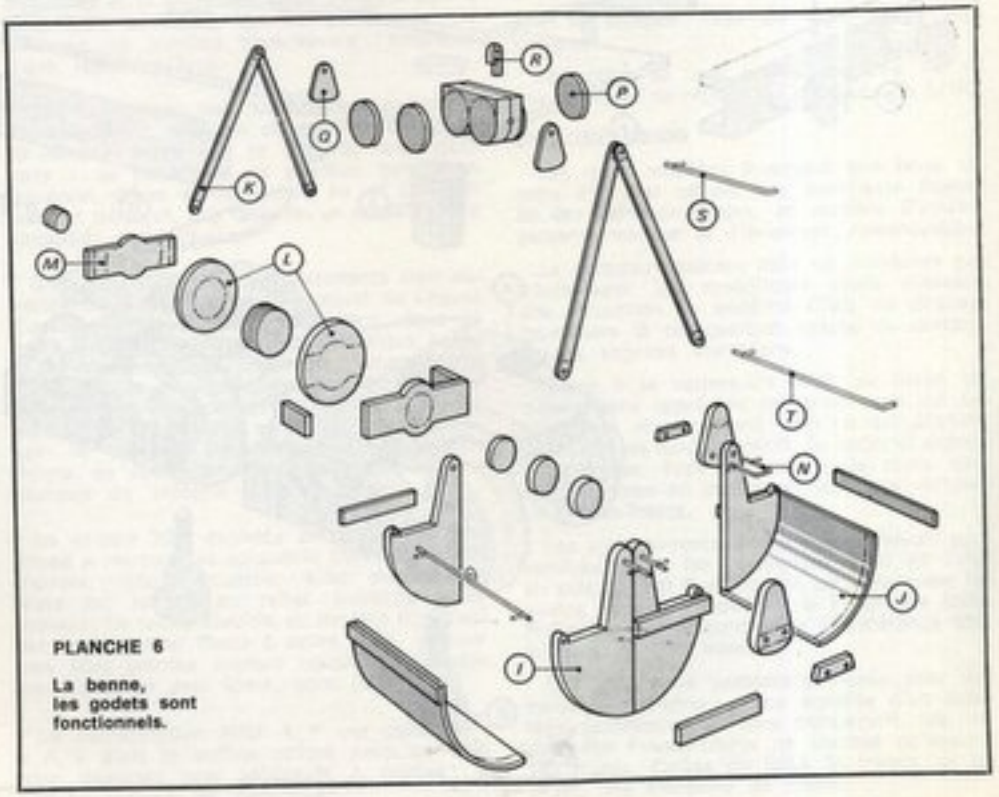
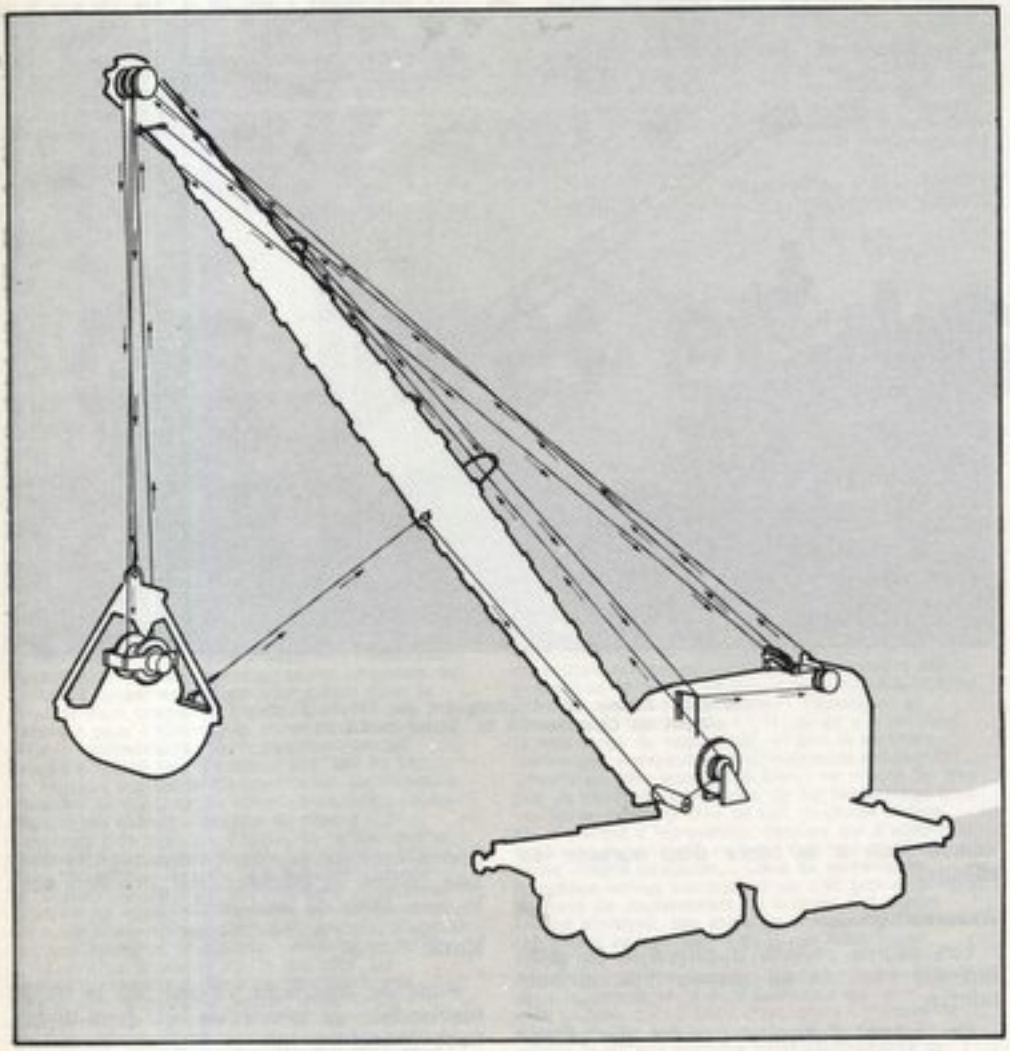


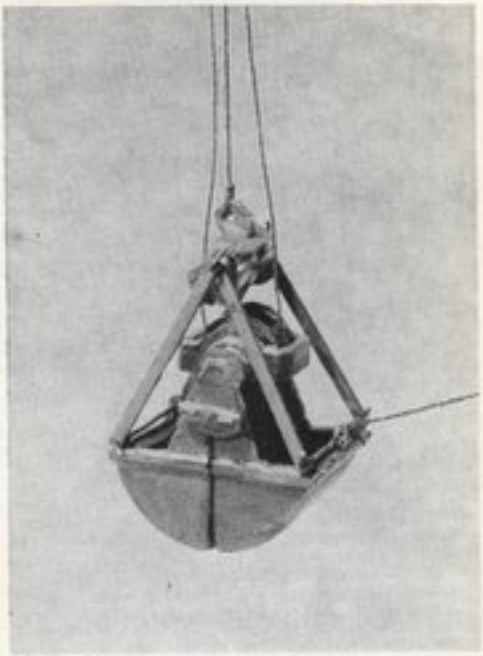
PLANCHE 6

La benne, les godets sont fonctionnels.



2

loco revue



lr/fr. marx 1

1, 2 **La benne terminée. C'est sur elle que sont arrêtés les deux extrémités du câble unique de levage et manœuvre de la flèche, mouflé selon la disposition précisée ci-contre.**

3 **Grue Bondy type GAPC 1 du dépôt de Nogent-Vincennes (1968), montée sur chenilles tout terrain.**

tique de 0,5 mm, mise en forme soit à l'air chaud, soit dans de l'eau très chaude (80 °C environ).

Les bras d'articulation rep. K sont réalisés en laiton ou en maillechort de 0,5, percé aux extrémités de trous de 0,5 mm (utilisez une mini-perceuse, ou à défaut un pointeau !).

Les poulies et le **mécanisme d'ouverture** ne sont rien d'autre qu'un **assemblage** de rondelles de différents diamètres (L) collées aux flasques d'extrémité (M). Ces flasques d'extrémité sont percées de deux trous, destinés à recevoir les étriers N réunissant flasques et godets, tout en garantissant une bonne articulation (fil laiton ⌀ 0,3 mm).

L'autre partie du mécanisme, située au sommet du parallélogramme (pièces rep. O, P, Q, R), est traversée par un axe ⌀ 0,3 mm rep. S servant de fixation aux quatre bras rep. K.

Les tringles rep. T rendent benne et bras solidaires ; une des deux tringles possède une boucle servant à la fixation du câble de rappel de la benne.

La décoration.

Après application d'une couche de noir mat (bombe aérosol ou pistolet) sur l'ensemble des pièces, la cabine sera peinte en vert SNCF. Le châssis, les bogies, les roues ainsi que la flèche seront vieillis grâce à un mélange de noir mat et de cuivre rouge.

Quelques touches de brun rouille mat 70 Humbrol, principalement sur les châs-

lr/f.l. marx

4 La benne du modèle X. Jacquet, ouverte.

gillot

5 Grue Bondy GP 4 chargeant la 141.R 10 du dépôt de Chaumont à St. Dizier le 5.5.70.

sis et la benne, feront ressortir les endroits rouillés.

Les angles de la caisse sont peints en blanc mat ainsi que les quatre bras de gabarits.

Les extérieurs sont rouges, les inscriptions blanches. Il est possible de meubler la cabine avec une figurine représentant le grutier.

Le cadre supportant les roues de la machinerie pourra être installé dans la caisse face à la fente d'où sortent les câbles

Assemblage.

Les câbles reliant la benne à la grue ont été réalisés au moyen d'un fil noir unique.

Ce mode d'attache permet de placer la benne et la flèche de multiples façons, que la benne soit ouverte ou fermée, et ceci sans avoir à manœuvrer aucun treuil ou autre mécanisme. La flèche et la benne sont simplement déplacées le long des câbles et gardent leur position sous le seul effet de leur poids.

Nota.

Pour les amateurs n'ayant pas le temps ou l'audace de construire leur grue Bondy, nous précisons que la Maison Maquette-Service à Auxerre, a présenté au congrès FFMF de 1977 une interprétation de cette grue, interprétation qui devait être améliorée lors de sa commercialisation.

REVUE DES REVUES

LA VIE DU RAIL

NUMERO 1687 — 12 NOVEMBRE 1978

Les BB 25200 à l'ouest : un regroupement logique et attendu. — Dans l'esprit d'Agorail : Promexrail 1978. — Grande-Bretagne : le métro régional de Liverpool est devenu une réalité. — Lille : le troisième colloque sur les politiques régionales de transport voyageurs. — Valence : opération gare sourire. — L'univers de René-Charles Kéromnès : plaisir du modélisme.

NUMERO 1688 — 19 NOVEMBRE 1978

Avec Frank Roberts, président de « Via Rail Canada ». — Munich : Transport 78, une exposition intéressante mais pas de grandes nouveautés. — La conférence européenne des horaires et des services directs. — Les CC 14000 de retour à Mohon, berceau du monophasé. — Dernier adieu aux BB 200. — Forum, train-musée des enfants. — Caen-Flers : un train touristico-écologique pour la renaissance de la ligne.

NUMERO 1689 — 26 NOVEMBRE 1978

Région parisienne, Banlieue 1 500 V : des améliorations en continu. — Ile-de-France : les transports en question — En parcourant les voies du Sud-Brésil.

NUMERO 1690 — 3 DECEMBRE 1978

Banlieue parisienne et Paris-Marseille : régulateurs et mécaniciens en radio semi-duplex. — Paris-Bretagne et Bretagne : sur Paris-Brest et Rennes-Quimper, l'aménagement de tracés difficiles. — Les nouveaux horaires. — Montereau : le rail en promotion. — Ajecta-Provence : le petit train des Alpilles. — En parcourant les voies du Sud-Brésil (2). — La saga de la signalisation ferroviaire.

Abonnement : France 102,00 F
Etranger 172,00 F

LA VIE DU RAIL OUTRE-MER

NUMERO 283 — OCTOBRE 1978

Transcamerounais : la nouvelle artère de télécommunications Douala-Yaoundé. — Mexique : vers un regroupement des réseaux ferrés (deuxième partie). — La deuxième réunion 1978 des dirigeants de réseaux africains. — Chronique des industries ferroviaires françaises : wagons spéciaux pour charges lourdes. Le reconditionnement des rails usés. — UAC : le symposium d'Abidjan. — Le point sur le réalignement du CFCO. — Transgabonais : franchissement de l'Equateur. — Sénégal : le plan de formation 1978-1979 de la Régie des chemins de fer. — CCCE : cinq prêts importants pour les chemins de fer. — Vénézuéla : le métro de Caracas va être réalisé par des constructeurs français.

Abonnement : France 20,00 F
Etranger 34,00 F

RAIL MAGAZINE

NUMERO 20 — DECEMBRE 1978

Le centenaire de la ligne des Alpes. — La visite des souverains danois. — Electrification de la rive droite du Rhône, deuxième étape. — Essais de matériel banlieue deux niveaux. — MF 77 : matériel fer de la deuxième génération. — Quoi de neuf en banlieue sud ? — Nouvelles du parc voyageurs. — A propos des rames réversibles Corail.

TEST :

Locomotive 230 S10 17 1137 de la DRG reproduite en HO par ROCO

j. chevassus

Les S 10. 1 de la KPEV

Etant admis à priori qu'au moment de lancer la fabrication d'un nouveau modèle, on s'entoure à Salzburg d'un minimum de garanties concernant son succès commercial potentiel, le choix d'une S 10. 1 comme sujet du second modèle vapeur proposé par Roco laisse présumer de ce que les responsables de cette firme étaient informés des souvenirs extrêmement vivaces liés à cette série de locomotives dans l'esprit de maint modéliste allemand. Etait-on pour autant conscient de ranimer les braises d'un conflit passionnel latent, continuant après trois quarts de siècle à opposer, dès la moindre sollicitation, détracteurs et thuriféraires d'un certain Robert Garbe ? Il est étonnant de constater l'ardeur avec laquelle les ferrovipathes germaniques de tous âges, même ceux d'une génération que devrait laisser indifférente cette querelle relative à un mode de traction qu'elle a à peine connu, se jettent réciproquement au visage leurs arguments cent fois ressassés, les uns énumérant les avantages que la DRG retira de l'influence exercée par Garbe et ses disciples, les autres soupirant sur ce qu'auraient pu être les locomotives allemandes si les conceptions héritées de Garbe n'avaient pas stérilisé certains développements possibles. Oui, surprenantes passes d'armes témoignant de la vitalité présentée en ce pays par le virus de la ferroviphilie...

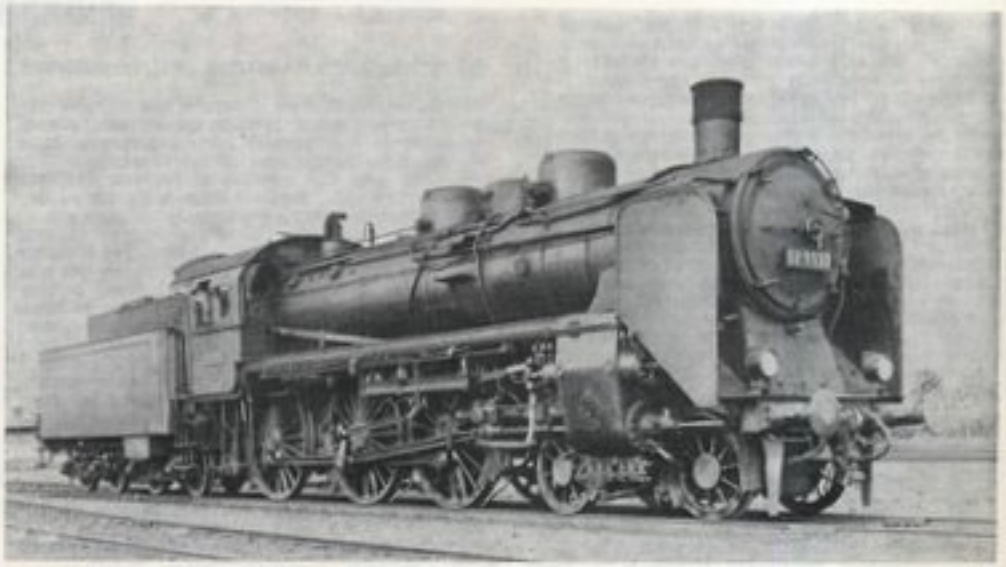
En gros, rappelons que Robert Garbe, chef du service des approvisionnements à la Direction régionale de Berlin de la KPEV (administration royale des chemins de fer prussiens), puis chef du département locomotives à la Direction centrale des chemins de fer dès sa création en 1907, eut le principal et incontestable mérite de saisir immédiatement l'intérêt des travaux de Wilhelm Schmidt sur la vapeur surchauffée, et de se consacrer dès lors obstinément à mettre en pratique cette technique pour la construction de locomotives, ce qui déboucha en 1902 sur les premières S4 et T12. Mais cette obstination dont il avait fait preuve pour surmonter les difficultés matérielles rencontrées (il fallait mettre au point des matériaux et des lubrifiants non affectés par les hautes températures impliquées), il la mettait tout autant au service de la défense de ses conceptions. Pour lui, la vapeur surchauffée était le moyen de supprimer les mécanismes intérieurs des locomotives à 4 cylindres compound tout en conservant le même niveau de performances, et elle ne devait être que cela. Il ne manquait certes pas de bonnes raisons, les mécanismes intérieurs ont rarement fait la joie des exploitants, et encore moins en Prusse où la qualification du personnel de certains dépôts était plutôt succincte. De là à bloquer toute tentative d'amélioration intrinsèque des performances des locomotives, il y avait encore un pas : il le franchit allègrement. Ayant fait attribuer à son service berlinois la spécialité de l'approvisionnement en machines à vapeur surchauffée, il put opposer une catégorique fin de non-recevoir aux sollicitations d'un ingénieur de grande classe, August von Borries, lequel, chef du service des approvisionnements de la Direction régionale de Hannover et chargé à ce titre des locomotives compound (donc jusque là à vapeur saturée), ne rêvait que d'une chose : appliquer la surchauffe aux machines compound.

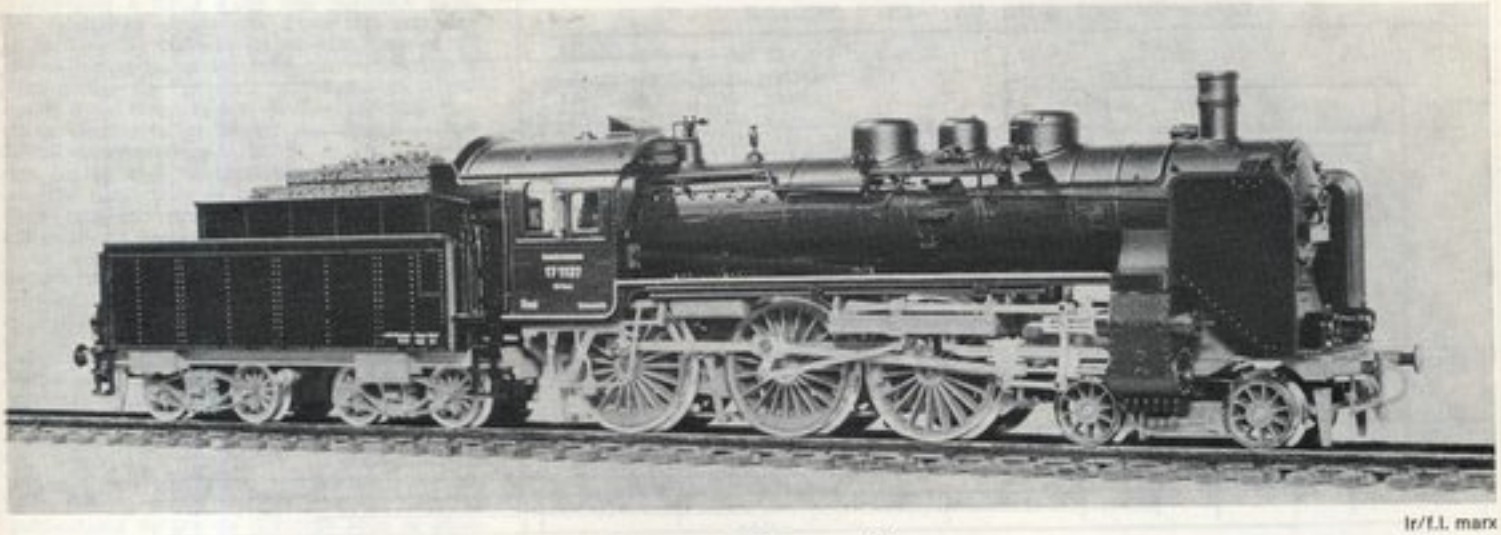
Il est indéniable que ce refus de collaborer priva les chemins de fer prussiens du rôle leader qu'ils auraient pu assumer alors dans le développement de la locomotive moderne. Et si Garbe doit conserver à son actif d'autres initiatives, dont au premier chef la notion de locomotives unifiées bâties avec des composants standardisés, on se doit de porter à son débit le départ prématuré d'un génie de la machine à vapeur, von Borries, découragé par un tel entêtement et scandalisé de surcroît par la mauvaise foi avec laquelle furent menés des essais comparatifs de sa S 3 et de la S 3h à surchauffe simple expansion qui lui fut opposée. On y ajoutera la responsabilité qu'il porte dans la genèse d'un certain esprit d'intolérance assis sur la conviction inébranlable de détenir la Vérité, où le diktat tenait lieu de concertation, et qui fit malheureusement école.

En tout cas, pendant la décennie qui suivit ce blocage historique, l'évolution de la situation ne servit la réputation de Garbe, ni le prestige de la KPEV. D'abord, et comme aucune synthèse des deux techniques n'avait pu être expérimentée, on continua à construire concurremment des machines à 2 cylindres, simple expansion et surchauffe (S4, S6, P6) et des 4 cylindres compound à vapeur saturée : S5, S7, enfin, chose quasi aberrante en regard de ce qui se passait partout ailleurs, les 99 S9 commandées en 1908. Et puis, rapidement, on se trouva confronté à la nécessité de créer des machines plus puissantes destinées à la traction de trains express dont le tonnage augmentait sans cesse. Garbe mit en chantier sa P8, mais ne récolta d'abord que des échecs dus à des problèmes de résistance des matériaux destinés à transmettre ces puissances accrues : malgré ces échecs (surmontés plus tard : on sait le destin prodigieux des P8, produites au total à plus de 3 400 exemplaires et répandues dans toute l'Europe), il voulut extrapoler immédiatement de cette étude une sorte de P8 à grandes roues, la S8 devenue S10 par la suite, munie cette fois de quatre cylindres simple expansion pour diminuer l'effort unitaire exigé de chacun des mouvements : inévitablement, cette machine fit preuve entre autres d'un appétit immodéré. Le dogme étant primordial, Garbe pataugea en cherchant à améliorer ces locomotives qui ne furent jamais que médiocres.

La S 10 1 N° 1137 qui a servi de modèle à Roco.
Des machines de diagramme similaire type 1914, mais avec un seul dôme, ont circulé en France sur l'ancien réseau AL : série S 10 1 1105 à 1117 et 1121 à 1122, devenues 230.G.
Les 1121 et 1122 ont été acquises à l'armistice 1918.

C. Bellingrodt





lr/f.l. marx

La S 10 1 17 1137 Roco en HO.

Pendant ce temps là, dans les Etats du sud, on avait suivi la voie royale pressentie par von Borries : le prototype bavarois S 2/6 de 1906 avait battu en 1907 le record du monde de vitesse sur rail en roulant à 154 km/h, et dès 1908 les K.Bay.Sts.B. recevaient les premières S 3/6 qui leur permirent bientôt, probablement non sans quelque ironie, de proposer à la KPEV une amélioration des services rapides Berlin-München moyennant une pénétration accrue de leurs engins de traction en territoire prussien. La mesure était comble, et les doutes ministériels se trouvaient suffisamment étayés pour que soient pris en ligne de compte les projets de la firme Henschel, à Cassel, proposant une 2'C h4v à grandes roues, 4 cylindres compound et surchauffe. La décision fut imposée à Garbe, pilule d'autant plus amère à avaler que la S 10. 1 (car il s'agit d'elle) adoptait la disposition préconisée et expérimentée avec succès par de Glehn (cylindres dits croisés) que Garbe avait précisément classée parmi les principes qu'il abhorrait. Garbe était prussien : il fut discipliné. Il n'en essaya pas moins avec ténacité, au cours des pourparlers préliminaires à l'exécution de la commande que ses fonctions le mettaient en demeure de mener à bien, de faire évoluer la machine Henschel vers quelque chose qui ressemble autant que possible à son idée fixe de S 8. L'excellent ouvrage que Karl Ernst Maedel (Franckh Verlag, Stuttgart) a consacré aux S 10.1 relate dans le menu certains échanges de correspondance particulièrement significatifs à ce sujet. En vain : Georg Heise, le chef constructeur de chez Henschel (comme par hasard un Bavarois qui de surcroit avait fait ses classes à la Maschinenfabrik Esslingen) sut faire en sorte que l'essentiel de son projet soit préservé. Les livraisons commencèrent fin 1911, et l'on peut imaginer dans quel état d'esprit Robert Garbe quitta son service, atteint par la limite d'âge le 1er avril 1912.

Les livraisons de S 10.1 s'échelonnèrent de 1911 à 1916, provenant toutes de l'usine Henschel à l'exception de 20 machines construites en deux lots de 10 par Linke-Hoffmann. Diverses modifications furent apportées entre temps aux plans initiaux. Les plus importantes d'entre elles permettent de distinguer deux types à l'intérieur de la série : le type 1914 se démarque entre autres du type 1911 par les particularités suivantes : adjonction d'un réchauffeur d'eau d'alimentation, report des cylindres HP, extérieurs, au même niveau que les cylindres BP, c'est-à-dire au niveau du milieu du bogie avant (ils étaient auparavant au droit de l'essieu arrière de ce bogie), allongement de la boîte à feu, modification du système de manœuvre de la bielle de coulisse, apparition d'un dispositif de freinage sur les roues du bogie (dangereuse hérésie selon Garbe) ; la charge par essieu passait ainsi de 17 t, limite imposée en 1911, à 17,7 t. Parallèlement, une métamorphose transfigurait la locomotive par adoption d'un tablier surélevé dégageant la totalité des essieux moteurs : cette différence permet de reconnaître du premier coup d'œil à quel type appartient une machine donnée. Fonctionnellement, les performances restaient sensiblement invariantes, mais le rendement de la locomotive se trouvait amélioré.

Au total, 254 locomotives furent construites (149 sur le type 1911, 105 sur le type 1914), dont 17 pour l'Administration d'Alsace-Lorraine. L'Armistice de 1918 coûta à la KPEV 28 machines (5 à l'A.-L. redevenue française, 3 à la Belgique, 20 à la Pologne). Les 209 restantes furent ensuite apportées en dot à la DRG qui les immatricula 17 1001 à 17 1209 dans la série BR 17.10-12. Les machines polonaises les y rejoignirent en 1940, devenant 17 1210 à 17 1219 et 17 1250 à 17 1259. Une nouvelle redistribution des cartes s'opéra en 1945 entre la DR d'Allemagne de l'Est, la DB, les OeBB (3 machines type 1911) et les PKP (qui récupérèrent ainsi partiellement leurs machines de 1918 auxquelles se joignirent quelques nouvelles pensionnaires).

Pendant tout le règne de la DRG, les ex-S 10.1 furent les reines des services express sur les lignes d'Allemagne du nord et de l'ouest, et furent à ce titre omniprésentes au départ des gares berlinoises, ce à quoi elles doivent sans aucun doute une part du prestige imprégné de nostalgie auréolant encore aujourd'hui le souvenir qu'elles ont laissé. Elles n'ont certes pas failli à la tâche, et il arriva même qu'on leur confiât le redoutable honneur d'un remplacement en tête du fameux train caréné Henschel-Wegmann : elles furent à la hauteur de la situation. Il paraît en outre, toujours selon K. E. Maedel, qu'elles réussirent à ne jamais transporter un dirigeant nazi en déplacement officiel... Cependant l'après-guerre leur fut rapidement fatal. Toutes celles qui se retrouvèrent en Allemagne de l'Ouest furent rayées des effectifs au plus tard le 13-12-51, sans jamais avoir été sérieusement réutilisées semble-t-il. En RDA, où le déficit en engins se faisait durement sentir, on fit moins la fine bouche, et leur transformation en vue de la chauffe à la poussière de lignite prolongea la vie de certaines d'entre elles jusqu'en 1963-64. On ne sait rien de bien précis sur le sort des machines retournées ou nouvellement transplantées en Pologne. Les trois autrichiennes disparurent en 1957. On a perdu la trace des trois belges vers la fin de la guerre, il est plausible qu'elles soient restées quelque part en Europe de l'est. Quant aux machines françaises, devenues [1] 230 G 101 à 104 et 118 à 120 (type 1911), [1] 230 G 105 à 117, 121, 122 (type 1914), elles furent regroupées au dépôt de Thionville où leur amortissement intervint entre 1951 et 1957. A notre connaissance, une seule S 10.1 a survécu : la 17 1055, du type 1911, restaurée par la DR dans son état d'origine pour le Musée des Transports de Dresden. La 230 G 104 de la SNCF eut un destin un peu particulier : restée en Allemagne de l'Est, elle y devint 17 1104 lorsque ce numéro se trouva libéré par mise à la casse de sa titulaire à la DB, elle fut transformée pour la chauffe à la poussière de charbon, munie d'écrans pare-fumée Witte, et exposée à la foire de Leipzig de 1954 accouplée à un tender spécial pour grands parcours, articulé sur 4 bogies, d'une masse totale en charge de 105 t, et comportant en son milieu deux petites salles de repos autorisant la conduite à deux équipes se relayant sur la machine ; des marches d'essai probatoires eurent bien lieu avec cet étrange véhicule, mais les dimensions restreintes du territoire de la DDR ôtaient par avance tout intérêt pratique à ce matériel. La même remarque s'applique à la 17 1119, également transformée pour la chauffe à la lignite mais cette fois avec un tender à condenseur. On notera au passage deux singularités assez surprenantes de la 1119 : les remaniements complets qu'elle avait subi l'avaient métamorphosé au point que son avant avait plus un air de famille avec une Superpacific Nord de 1931 qu'avec une machine allemande ; en outre, elle était peinte en... bleu !

En ce qui concerne plus particulièrement la 17 1137 reproduite par Roco, disons que c'est une machine du type 1914 construite par Henschel en 1914 avec à l'origine un

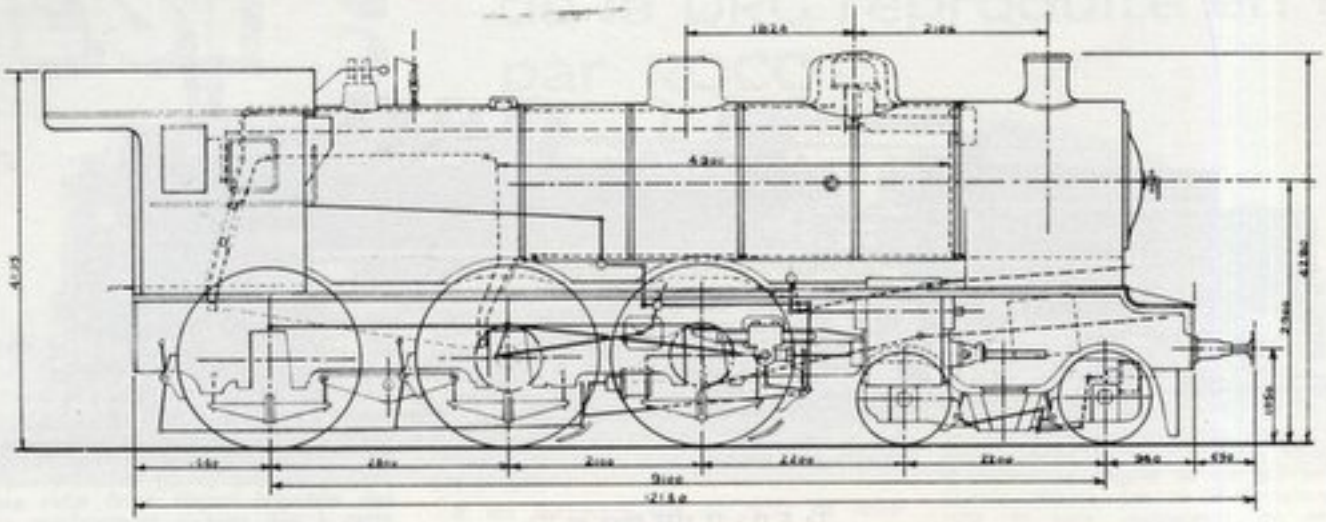


Diagramme des machines S 10 1 du type 1911, à tablier droit, série 1101 à 1104 et 1118 à 1120 ex-AL, devenues 230.G 101 à 104 et 118 à 120 sur la région Est SNCF. (échelle 1/87)

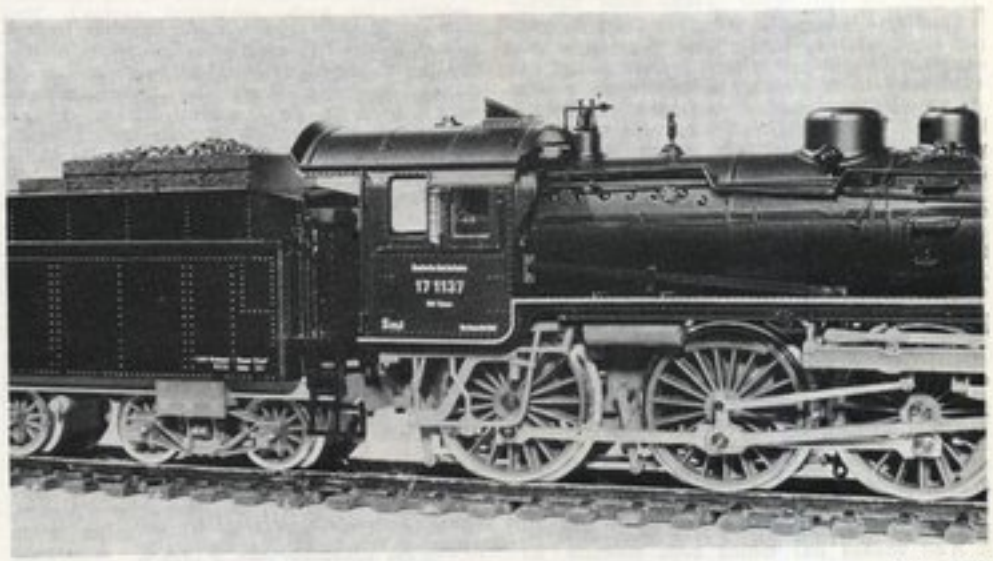
seul dôme et des soupapes genre Coale, et qu'elle fut ensuite, du temps de la DRG, modifiée comme d'autres de ses sœurs par remplacement de sa chaudière avec apparition concomittante d'un deuxième dôme (alimentation) et substitution de soupapes Ramsbottom à contrepoids aux soupapes Coale d'origine. Elle se retrouva en Allemagne de l'Ouest en 1945, et fut amorti le 14-8-50.

Le modèle Roco

De tous les aspects que pouvait revêtir un modèle de S 10.1, celui pour lequel a opté Roco représente à mon sens le plus achevé, le plus équilibré, bref le plus esthétique. En contrepartie, ce choix ne fait qu'ajouter aux modifications à apporter à cette machine pour en déduire une 230 G ex-A.L. ou une des trois locomotives de la SNCB : souhaitons qu'il n'ait pas pour corollaire d'inciter le constructeur à ne pas extrapoler de versions française ou belge de la BR 17, une idée qu'il a bien dû avoir a priori et qui va faire rêver maintenant plus d'un amateur ainsi mis en appétit.

Vendue sous référence 04115 A (ce A qui nous laisse justement entrevoir une suite), cette nouvelle recrue de notre écurie HO séduit dès l'abord par son élégance et la qualité générale de sa facture. Roco confirme son savoir-faire en matière de machine à vapeur. La gravure est fine à plaisir, le moulage ne la trahit pas, même lorsqu'il s'agit de zamak, et de nombreuses pièces rapportées donnent au modèle un réalisme qui se laisse sous bien des points comparer à celui de pièces beaucoup plus chères comme celles de M + F par exemple. Un très grand bravo pour la confirmation apportée ici d'une tendance amorcée avec la BR 58 : Roco dit non à la solution de continuité entre loco et tender, et améliore encore la technique utilisée : ici, des portières sont articulées sur le tender et maintenues appliquées contre les parois latérales de l'abri par un ressort en fine corde à piano (pièces à monter par l'amateur, opération très facile selon instructions claires données par la notice). Voilà qui, par comparaison, nous rend peu supportable le vide béant et parfois démesuré caractérisant tant d'autres productions.

Autre innovation intéressante : l'attelage tender-loco, réalisé comme sur la BR 58 par



lr/f.l. marx

ROCO : noter la finesse des roues et de l'embiellage.

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

	1/1	1/87	Roco
Longueur hors tampons	21 110	242,64	243
Largeur totale hors tout	3 100	35,63	37,5
Hauteur totale au-dessus du rail avec rehausse	4 650	53,45	55
dont : rehausse	350	4,02	4
Haut. au-dessus du rail de l'axe de chaudière	2 900	33,33	35
Empattement total loco + tender attelés	17 670	203,10	205
Distances entre axes des essieux :			
1er essieu bogie - 2e essieu bogie	2 200	25,29	26
2e essieu bogie - 1er essieu moteur	2 200	25,29	25
1er essieu moteur - 2e essieu moteur	2 100	24,14	24,4
2e essieu moteur - 3e essieu moteur	2 600	29,89	29,6
3e essieu moteur - 1er essieu tender	2 970	34,14	35,5
1er - 2e et 3e - 4e essieux tender	1 800	20,69	20,7
2e essieu tender - 3e essieu tender	2 000	22,99	23,1
Empattement loco seule	9 100	104,60	105
Empattement tender seul	5 600	64,37	64,5
Diamètre roues bogie porteur loco	1 000	11,49	10,5
Diamètre roues motrices	1 980	22,76	22
Diamètre roues tender	1 000	11,49	11,5

pénétration à force d'une tige verticale entre les mâchoires extensibles d'une tête articulée à l'arrière du châssis de la loco, assure en même temps les connexions électriques par le truchement de lamelles en chrysocal latérales à la tête, venant porter sur des contacts élastiques solidaires du tender : c'est efficace, apparemment fiable, et çà supprime les câbles qu'il faut souder et dont on doit ensuite dissimuler le mou. Une mention doit être accordée par ailleurs à l'aménagement du poste de conduite, assez complet et traité avec une véracité qui nous éloigne des bas-reliefs dont se contentent souvent d'autres constructeurs.

Qu'en est-il maintenant de la fidélité de reproduction ? Dans l'ensemble, l'échelle HO est bien respectée comme en témoigne le tableau résumant les principales dimensions sur lequel on ne relève qu'une seule erreur relative importante : le diamètre des roues du bogie est trop faible de 1 mm. Pour entrer dans les détails, il est un petit jeu des plus cruels, popularisé dans diverses publications de grande diffusion sous le générique approximatif de « cherchez l'erreur », qui est ici rendu possible par les excellents clichés pris par Carl Bellingrodt de la 17 1137 dans l'état reproduit par Roco. La maudite notion de profondeur de champ interdit de photographier le modèle rigoureusement sous le même angle, la perspicacité du lecteur lui permettra néanmoins de découvrir un certain nombre d'inexactitudes, et de juger du même coup de l'importance qu'il faut y accorder. Une seule erreur me paraît tirer à conséquence : par suite de fautes d'interprétation cumulées, le milieu des cylindres n'est plus au droit de celui du bogie, mais près de 2 mm en arrière, ce qui affecte réellement la silhouette de la machine et la prive du prix d'excellence que j'étais tenté de lui attribuer.

Autre erreur, dans les inscriptions cette fois, péché véniel certes, mais qui aurait pu être évité à bon compte : seule, la rehausse de cheminée engage le gabarit standard ; il faudrait donc un trait horizontal sur le triangle surmontant le 17 de l'indice de classification. Il y a peut-être des problèmes de documentalistes chez Roco, ce que semblerait confirmer la joyeuse confusion régnant dans la partie de la notice retraçant l'histoire de la machine réelle.

Reste enfin à évoquer l'aspect fonctionnel du modèle HO. Le moteur est dans le tender du type 2'2'T 31,5 normalement attelé aux S 10.1. Pour simplifier la transmission, les bogies sont factices, et les essieux, tous parallèles, groupés par paires attaquées chacune directement par vis sans fin et engrenages. Faute de place, il n'y a pas ici de volant d'inertie sur l'arbre du moteur. La caisse et la superstructure du tender sont en zamak pour augmenter la masse adhérente (300 g), mais l'essentiel de l'effort de traction est assuré par les seuls deux essieux arrière, bandagés, et les performances semblent honnêtes sans plus : on doit pouvoir disposer d'1 N au crochet. La prise de courant est confié à 4 roues de chaque côté (les deux essieux non bandagés du tender, le premier et le troisième essieu accouplés de la locomotive) et ne donne aucun souci. Les normes de roulement sont conformes aux NEM, et l'inscription en courbe de 350 mm de rayon est possible à condition de ne pas mettre en place les fourreaux de contre-tiges de pistons fournis avec le modèle ; dans le cas contraire, le rayon minimum est de 450 mm, mais est-il besoin de dire que l'aspect de la machine y gagne beaucoup ?

En fonctionnement, il apparaît une ombre au tableau, si j'ose dire, car en fait c'est de débordements lumineux qu'il s'agit. Les lanternes avant et arrière sont éclairées en fonction du sens de marche à partir d'ampoules insuffisamment discrètes. Ce n'est pas très grave à l'arrière où l'on ne déplore qu'une légère fuite de lumière vers la voie, d'autant plus faible qu'on ne refoule en principe jamais à vitesse élevée. A l'avant, c'est beaucoup plus gênant, la lumière filtre partout, faisant flamboyer le plastique rouge du châssis et soulignant sans retenue les joints d'assemblage imparfaits au niveau de la traverse avant. Voilà qui est très regrettable, et je tiens pour préférable dans ces conditions de supprimer les maux à la source en éliminant l'ampoule : les imprécisions d'assemblage précitées passent alors inaperçues.

Tout bien pesé, la 17 1137 de Roco est quand même une très jolie machine, fonctionnant bien et agréable à conduire grâce à une bonne tenue des faibles vitesses. Elle fait encore progresser le niveau du modélisme de grande série à des prix somme toute raisonnables (prix de vente conseillé en France : 469,00 F). Mais elle va poser de nombreux cas de conscience au moment de la mettre en service puisque, outre sa limitation à un trafic essentiellement diurne pour les raisons que nous venons de voir, son emploi devrait être cantonné à des réseaux allemands restituant ce que l'on appelle la seconde époque, celle de la DRG. Même outre-Rhin, on risque donc de voir maint anachronisme commis ! Quant à nous, modélistes français, sauf à attendre une éventuelle 230 G de l'Est, il ne nous reste qu'à faire abstraction de tout réalisme historique si nous voulons jouir du spectacle de cette belle Prussienne en activité.

Réf. 04115 A - Prix 469,- F

BULLETIN D'ESSAI AU BANC DYNAMOMETRIQUE

Engin essayé : BR 17-1137 type S 10'.
Administration propriétaire : DRG.
Affectation : Rbd Essen.
Constructeur : Roco (Autriche).
Masse en ordre de marche : 445 g (loco + tender).
Adhérence statique : 100.
Marche à vide :
— démarrage hlp : sous 3 V (125 mA) à 5 km/h.
— Vitesse maxi : 70,6 km/h sous 14 V (220 mA).
Effort maxi en alignement, sans déplacement, jusqu'à limite de patinage :
— en palier : 140 g sous 5 V (320 mA).
En rampe de 25 ‰ : 135 g sous 5,5 V (320 mA).
— en rampe de 25 ‰ : 135 g sous 5,5 V (320 mA).
Marche en charge sous tension nominale 12 V (cc) en palier :

	Consom.	Effort	Puissance (en W)	Puissance mécanique introduite	Puissance mécanique délivrée	Rendement (%)
à 18,8 km/h	400 mA	140 g	4,8	65,2	3,36	5,15
à 44 km/h	280 mA	70 g	3,3	45,6	4,48	9,82
à 54,8 km/h	200 mA	10 g	2,4	32,6	0,82	2,53

Effort pour le meilleur rendement : 70 g
pour une vitesse de 44 km/h (13,7 cm/s)
et une consommation de 280 mA.

Rendement (%) : 9,82
Puissance (en watts) : 3,36

Observations du MECRU : captation du courant excellente, grande force de traction peu sensible au profil de la ligne, vitesse maxi un peu faible compensée par une grande facilité de conduite et une excellente souplesse.

Modèles réduits *Spring* de chemins de fer

Spring

Écartement I
Spanisch-Brotli Bahn

Ecartement O
S3/6, BR 42, V60, Rheingold

SPRING A.G., Bahnhofstr. 105, CH-5430 Wettingen.

MODEL SHOPPING

HO

GERARD

(1)

De nouvelles références sont disponibles chez cet artisan viennois, bien connu pour ses roues aux normes « fine-scale » RP 25 (axes alésés à 1,8) :

— des roues et essieux pour locomotives « Pacific » 001 de la DB,

— des roues et essieux pour locomotives G 12 Prusse, types 58 sur la DB et [1] 150 C à la SNCF (modèle Roco).

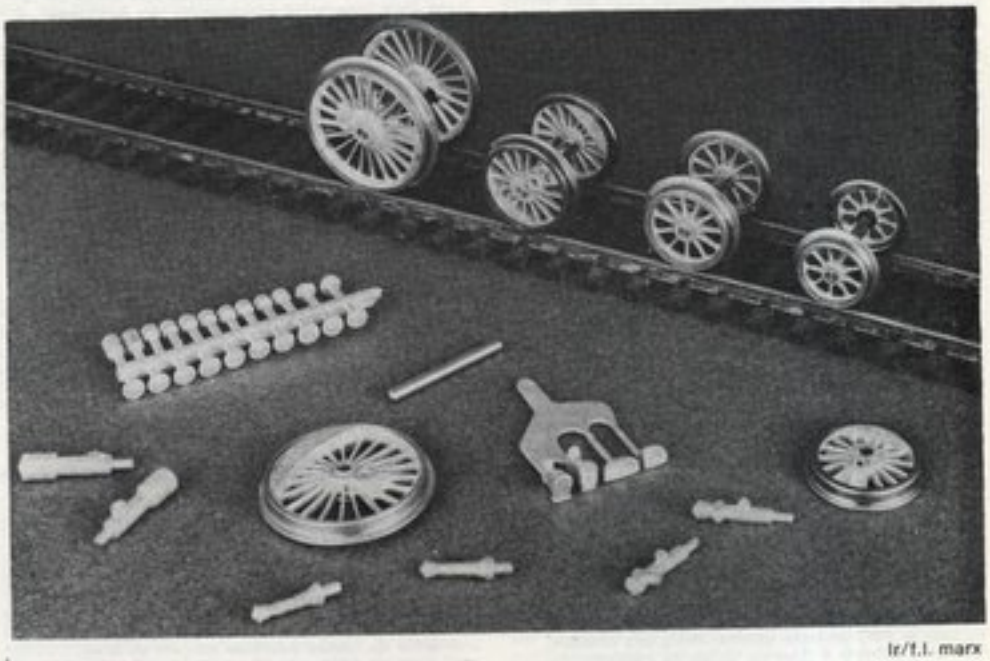
En outre, de nouveaux accessoires sont également proposés :

— un set comprenant 1 lavabo long, 1 lavabo d'angle et 2 cuvettes de w.-c.,

— quatre sachets de bouches d'incendie (4 pièces par sachet).

Toutes ces pièces sont en laiton finement gravé, et leur prix est de 50 à 60 ÖS suivant références.

Gérard, Lederergasse, 11 A 1080 Wien.



1 lr/t.l. marx

MMM EUROPOLITRAINS

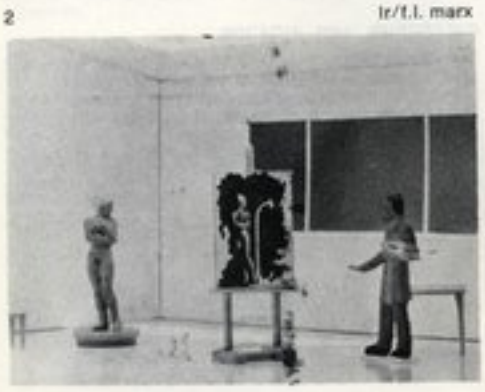
Les productions MMM seront reprises en fabrication par MM. Guérin et René Collard et distribuées exclusivement par Europolitrains, M. Victor Weiss.

Nouveautés MMM vers fin janvier : wagon poste à 3 essieux, versions PLM et SNCF. Aussitôt après, fourgon Nord versions SNCF et UIC et version d'origine Nord.

Les voitures de banlieue Ty et les voitures unifiées de service intérieur USI $B^{10}t$ et A^{4+4} sortiront également dans le courant du premier trimestre 79.

Toutes les voitures seront livrées avec nouvelle numérotation, les voitures USI auront en plus une nouvelle décoration d'actualité qui les harmonisera avec les voitures UIC type Y en cours de fabrication. Pour renseignements : Europolitrains, M. Victor Weiss, tél. 872.49.66 (vente directe).

2 lr/t.l. marx



PREISER

(2) (3)

FIGURINES

Deux nouveaux thèmes sont abordés cette année par Preiser dans ses nouvelles séries : les pompiers et les artistes avec leurs modèles. Notons que du point de vue strictement ferroviaire, les charmantes figurines dévêtues pourront parfaitement peupler des compartiments de voitures-lits !

ROCO

(4) (5)

LOCOMOTIVE [1] 150 C 824 DE LA SNCF

Les 150 C de l'Est, robustes machines d'origine prussienne, étaient toutes à 3 cylindres simple expansion, roues motrices de 1,400 m, et développaient 1 850 ch. Affectées dans les dépôts de Mohon, Thionville, Sarreguemines, etc., elles ont été engagées essentiellement à la traction des trains de marchandises lourds dans le bassin lorrain.

3 lr/t.l. marx

Les 150 C de l'Est se subdivisaient en plusieurs sous-séries :

— 118 machines ex-AL série G^{12} 5563 à 5680 devenues :

[1] 150 C 563 à 630 construites par Henschel en 1917-18 - la 150 C 607 était équipée de 2 sablières.

[1] 150 C 631 à 650 construites par Graffenstaden en 1919-20 - 2 sablières.

[1] 150 C 651 à 680 type UG 158, construites par Graffenstaden en 1919-20 et affectées au Luxembourg en 1923-24 - 2 sablières.

Les locomotives [1] 150 C 631, 655, 593 et 673 sont restées en Allemagne de l'Est en 1945. Elles ont été reconstruites entre 1958 et 1963 et renumérotées respectivement 58-3009, 3010, 3017 et 3020 de la DR. Il est à noter que 3 de ces machines étaient toujours en service au 31-12-78 ,parmi leurs 32 consœurs attachées à la direction Rbd de Dresden. La 58-3009 est affectée au dépôt de Glauchau, les 58-3017 et 3020 au dépôt de Riesa.

— 9 machines « Armistice 1918 », cédées à la Compagnie de l'Est, n° 5151 à 5159 série 13 puis mutées à l'AL n° 5681 à 5689 et devenues :

[1] 150 C 681 à 687 construites par Henschel en 1918 - dôme long, toiture de l'abri différente.

[1] 150 C 688 et 689 construites par Borsig en 1918 - dôme long.

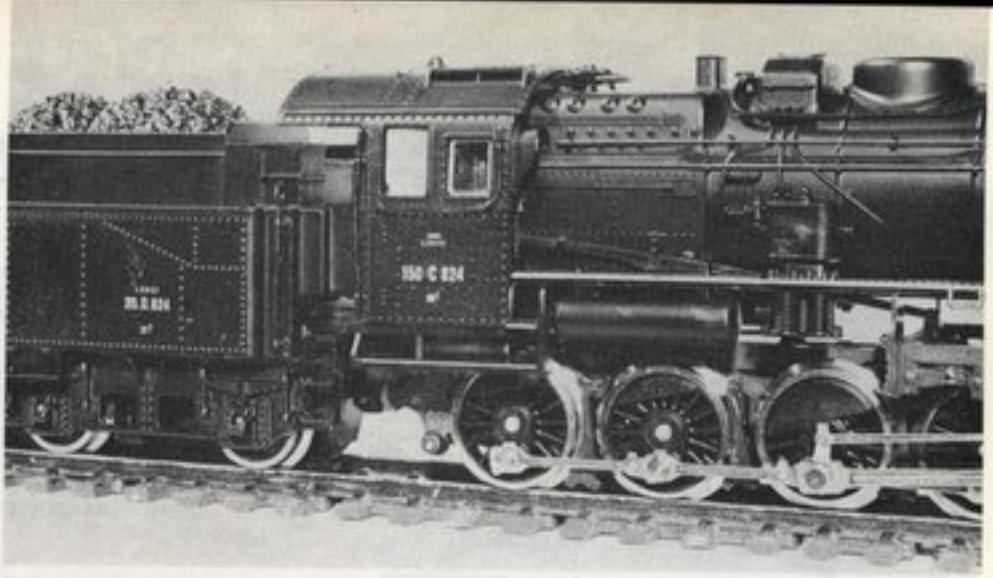
— 10 machines « Armistice 1945 » restées hors inventaire, cédées à la SNCF n° [1] 150 C 808, 810, 822, 824, 836, 838, 866, 893, 895, 897 construites par 8 usines différentes (la place nous manque pour les citer !) entre 1919 et 1922 - nombreuses variantes

de dômes, réservoirs d'air, pompes, abri, porte de boîte à fumée.

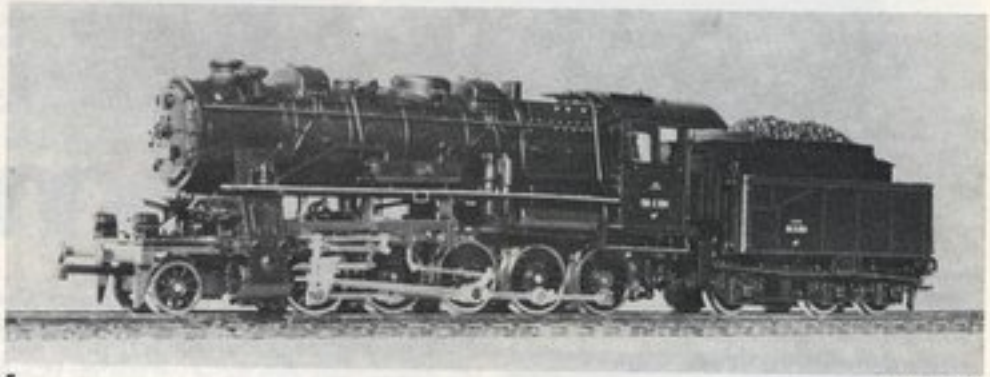
Les dernières 150 C de l'Est ont été radiées au cours de l'exercice 1957.

Le modèle Roco a déjà été étudié, dans sa version allemande série 58 de la DB, dans le n° 387 de L-R. Rappelons qu'il se caractérise par une gravure d'une extraordinaire finesse, une excellente finition et une force de traction particulièrement intéressante pour la remorque de trains de marchandises lourds.

Pour sa version française, Roco a choisi la [1] 150 C 824 du dépôt de Longwy avec tender [1] 20 D 824. Une « Armistice 1945 », donc, qui est l'ex-DR 58-524 construite en 1920 par M. F. Esslingen sous le numéro d'usine 3907. Cette machine est illustrée dans l'ouvrage sur les locomotives de l'Est du regretté Jean Gillot. Tout ce que nous avons dit sur le modèle allemand reste parfaitement valable pour cette [1] 150 C. Après une observation minutieuse du cliché de la machine réelle, nous avons trouvé quelques petites différences de détail, la porte de boîte à fumée, entre autres. Il est d'ailleurs possible que ces détails aient été modifiés bien après la cessation des machines à la SNCF, par mesure d'unification des pièces de rechange. Le modèle Roco est proposé en livrée noire, filets et bielles d'accouplement rouges. Une comparaison avec le cliché déjà cité permettra à l'amateur de rendre cette décoration beaucoup plus réaliste. La [1] 150 C 824 Roco est vendue, sous la référence 4118, au prix raisonnable de 460 F.



lr/f.l. marx



5

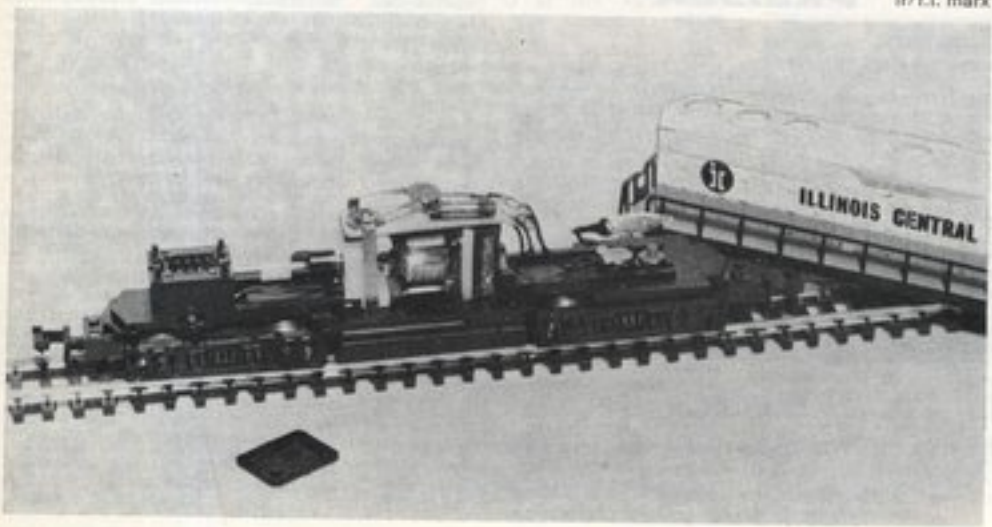
lr/f.l. marx

6

lr/f.l. marx

7

lr/f.l. marx



N

MEHANOTEHNIKA

(6) (7)

LOCOMOTIVE DIESEL GM-EMD TYPE GP 40

Ce modèle n'est pas à proprement parler une nouveauté puisque nous vous l'avions présenté sous la marque Atlas dans le n° 291 de L-R, en précisant qu'il s'agissait d'une fabrication yougoslave. Il revient aujourd'hui sous la marque de son constructeur, Mehanotehnika, importée depuis peu par Mondial Maket's France. Cette GP 40 nous avait, à l'époque, séduits par sa superstructure finement moulée et sa partie mécanique (moteur à 5 pôles) fort bien traitée. Quelques modifications lui ont été apportées depuis : le lest a été augmenté, sa livrée est maintenant celle de l'Illinois Central, et des nouveaux bogies type Pennsylvania ont été adoptés. A ce sujet, les plans officiels de la GM correspondent aux bogies de l'ancien modèle. Mais sans en avoir la preuve, nous ne pensons pas que cette modification soit erronée car les compagnies américaines se livrent à de savants mélanges, lors des grandes révisions, telle la GM and O qui, sur sa diesel EMD n° 506 type GP 30, a monté des bogies type Pennsylvania de... l'Alco !

Ce modèle est proposé à un prix très compétitif (environ 65 F) avec, en prime, une notice en langues serbe et croate ! Il est à noter que les CF yougoslaves (JZ) ont acquis depuis 1960, 320 locomotives de la General

8 marklin

9 marklin

Motors, dont une série de puissantes CC, immatriculées 663-00 et bien entendu munies de tampons et d'attelages à vis.

Z

MÄRKLIN

(8) et (9)

LOCOMOTIVE A VAPEUR TYPE BR 18⁴ DE LA DB

Cette « Pacific Bavaroise » élargit de façon originale le parc moteur de l'échelle 1/220 jusqu'alors composé de matériel classique DB. Le modèle évoque bien, dans l'ensemble, la machine réelle, bien que sa petitesse, on le conçoit, n'ait pas permis un strict respect de l'échelle. Sa longueur, par exemple, est forcée (106,09 mm pour 21 396 mm en réalité, soit 97,25 mm au 1/220). La partie mécanique est semblable à celle de la Pacific BR 003, et le moteur Mini-Club a bien du mal à se loger dans la fine cabine coupe-vent de notre « Bavaroise ». Sur le plan performances, nous retrouvons donc les mêmes résultats que lors de l'essai de la BR 003.

Un modéliste talentueux pourra essayer de « franciser » cette Bavaroise en la transformant en locomotive « Armistice 1918 [3] 231 A 981 à 996 de la SNCF.

La « Pacific Bavaroise » Mini-Club est numérotée DB 18-478, dépôt de München (cette dernière mention à lire à la loupe !), et ses trois minuscules fanaux avant sont éclairés, ce qui est une performance.

Réf. 88 93. Prix de vente indicatif : 388 F.

Sous la référence 8891, Marklin propose au même prix, une version sans écran pare-fumée, immatriculée à la DRG sous le numéro 18-441, numéro inexact puisque la sous-série BR 18-441 à 458 était différente, avec roues motrices de 2,00 m au lieu de 1,87 m, et longueur HT portée à 22 095 mm.

VOITURE D'EXPRESS C⁴U 17944 ET FOURGON Pw⁴U 107766 DE LA DRG

Pour accompagner la « Pacific Bavaroise », Marklin présente une voiture et un fourgon des ex-K. Bay. Sts. B. en décoration DRG. La voiture, type CCü de 19 175 mm (87,15 mm au 1/220), est légèrement raccourcie : 86,19 millimètres.

— C⁴U (réf. 8731), prix indicatif : 53,50 F.

— Pw⁴U (réf. 8732), prix indicatif : 53,50 F.

TRAINS COMPLETS

Deux références intéressantes pour tous ceux qui sont tentés par l'échelle Z :

— Réf. 8101 comprenant une locomotive électrique série 111 avec **inversion d'éclairage** (ce modèle n'est pas vendu au détail) et trois voitures inox réversibles.

Prix indicatif : 579 F.

— Réf. 8100 reprenant les modèles que nous venons d'étudier : Pacific Bavaroise, deux voitures C⁴U et un fourgon Pw⁴U.

Prix indicatif : 533 F.

PREISER

FIGURINES

Quatre nouvelles séries de figurines sont proposées par Preiser (3 séries « cheminots », 1 série « personnage assis »). Tous ces personnages, fort joliment traités, sont à l'échelle.

Divers

L.G.B.

Trois nouvelles notices techniques LGB sont disponibles :

— réf. 2010/85 sur les locomotives à vapeur de la marque et leurs grands prototypes

— réf. 2030/50 sur les locomotives électriques,

— réf. 2060/42 sur les locomotives diesel.

Texte tri-lingue (allemand, français, anglais) : nombreuses illustrations.

Ces notices sont envoyées contre une enveloppe adressée format 148 × 210 mm, et deux coupons-réponses internationales à :

Ernst Paul Lehmann Patentwerk
Saganer Straße 2-4
D-8500 Nürnberg.

NOCH

Un nouveau catalogue pour cette marque connue essentiellement, en France, par ses plateaux décorés préfabriqués d'aspect "jouet".

Nous y avons trouvé des accessoires beaucoup plus intéressants, pour nous autres modélistes, tels que ponts, lampadaires, barrières, petits bâtiments dont une sous-station électrique, des arbres (78 références !), des personnages, des animaux, etc.

Dans le domaine des originalités, notons des toiles de tentes de camping (4 modèles en HO et N), des planeurs, un avion (HO), des voiliers, hors-bords, barques, catamaran (6 références en HO et N) et aussi une Citroën DS 19 à l'échelle N ! Des accessoires électriques, parmi lesquels figure le block-système électronique à 3 cantons pour système Märklin.

VOLLMER

L'édition française du catalogue Vollmer, édition de 1978, est disponible. 67 pages couleurs décrivant toutes les productions de la marque en N et en HO.

WALTHERS

HO RAILROAD CATALOG AND CRAFT TRAIN REFERENCE MANUAL 1979

Ce catalogue décrit l'ensemble des productions Walthers et de 200 autres firmes sur 384 pages illustrées dont 16 en couleurs avec 35 photographies inédites.

Les productions Wm. K. Walthers comprennent, rappelons-le, les marques Walthers (automotrices, autorails, voitures voyageurs), Marnold (boîtiers d'alimentation), Ulrich (wagons métalliques), Silver Streak (kits de wagons) et Golden Spike (wagons en matière plastique).

A noter que 22 firmes mondiales apparaissent pour la première fois dans ce catalogue, dont notre grande firme nationale, dénommée aux USA « Jouef-Polk's-Hobbies ».

Le catalogue Walthers est disponible, au prix de $ 5,00, dans certaines maisons spécialisées, ou directement chez :

Wm. K. Walthers, Inc.
5601 W. Florist Ave.
P.O. Box 18676
Milwaukee, Wi 53218
USA

●